THE UNIVERSITY
OF ILLINOIS
LIBRARY
383.05
GERR
V.55

Archiv für Post und Telegraphie

Fünfundfünfzigster Jahrgang

Berlin 1927

Gedruckt in der Reichsdruckerei

Inhaltsverzeichnis*).

A. Einteilung nach dem Stoffe der Aufsätze.

I. Postwesen und gemeinsame Angelegenheiten des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens.

Seite

Die neuzeitlichen Schalteranlagen des Hauptpostamts in Potsdam, von Oberpostbaurat Peisker, Potsdam 1

Der Hamburg-Danziger (pommersche) Kurs. Ein Beitrag zur Geschichte des Hamburger Botenwesens, von Teubner, Postrat, Hamburg 14, 48

Die französische Feldpost 1914 bis 1919, von L. Schneider, Postrat, Berlin 72, 94

Der sächsisch-holländische Postkurs vor 200 Jahren, von G. Rennert, Dresden 77

*Schwedische Posturkunden aus dem 17. und 18. Jahrhundert 79

Die Ergebnisse der monatlichen Krankenstatistik der Deutschen Reichspost im Kalenderjahre 1926, von Ministerialrat Bauerhorst, Berlin 145

Wirtschaftliche Betriebsführung in der Herstellung und Verwendung von Arbeitsgeräten, von Oberpostdirektor Dr. H. Hellmuth, Nürnberg 152

Das neue Münchener Paketzustellamt, von Oberpostrat Dr. Krinner, München 173

Die Entwicklung der Luftpost von 1922 bis 1926, von Ministerialamtmann Gregor, Berlin .. 181, 216

Vereinfachungs- und Sparmaßnahmen der Deutschen Reichspost 201

Postscheckverkehr der europäischen Länder im Jahre 1926, von Postinspektor Gebauer, Berlin 224

Die Betriebswirtschaftslehre der Deutschen Reichspost, von Oberpostdirektor Dr. Hellmuth, Fürth (Bayern) 229

Die Hamburger Staatspost im 19. Jahrhundert, von Postrat Teubner, Hamburg 238, 266

Geschichte der preußisch-deutschen Bahnpost, von Postrat L. Schneider, Berlin 297, 327

Die Förderanlage in der Abfertigungsabteilung des Postamts München 3 (Paketpostamt), von Oberpostrat Dr. Krinner, München 319

Hundert Jahre Briefpostamt Berlin C 2, von Oberpostdirektor Thiel, Berlin 331

II. Telegraphen- und Fernsprechwesen, drahtlose Telegraphie, Elektrotechnik.

Der Fernsprechverkehr Deutschlands mit dem Auslande, von Ministerialamtmann A. Zimmer, Berlin 5, 43

*Der neue Rundfunkwellenplan 52

Die Telegraphistenwettkämpfe von 1897 bis 1927, von Postinspektor Georg Homuth, Berlin 61

Seite

50 Jahre Telegraphenkabelnetz, von Ministerialamtmann, Rechnungsrat Müggenburg, Berlin .. 85

*Beseitigung der durch den Straßenbahnbetrieb verursachten Funkempfangsstörungen 101

Die neue Fernsprechordnung 113

Das schwedische Telegraphen- und Fernsprechwesen im Jahre 1926, von Ministerialamtmann W. Appel, Berlin 244

Die 4. Große deutsche Funkausstellung Berlin (Vom 2. bis 11. September 1927), von Oberpostrat Thurn, Berlin 253

Kabeltelegraphie und Meereskunde, von Dr. P. Theobald Hoffmann, Augsburg 285, 309

Die erste Telegraphenlinie in Deutschland, von Dr. Georg Bessel, Bremerhaven 302

III. Eisenbahnwesen, Schiffahrt einschließlich der Luftschiffahrt, Kanäle und sonstige Verkehrseinrichtungen.

Die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Vergangenheit und Gegenwart, von Oberpostrat Philipp, Hamburg 159

IV. Volkswirtschaft, Rechts- und Staatswissenschaften.

Die Stellung der Deutschen Reichspost in der Wirtschaft, von Ministerialrat Dr. Andersch, Berlin 33

Gerichtliche Entscheidungen aus dem Post-, Telegraphen- und Fernsprechrecht sowie aus anderen Rechtsgebieten 56, 82, 111, 142, 169, 200, 228, 251, 284, 304, 333

V. Aufsätze und Mitteilungen sonstigen Inhalts.

Das Papier, von Dr. A. Sommer, Ruppersdorf bei Reichenberg (Böhmen) 10

Die Deutsche Reichspost auf der Fischereiwirtschaftlichen Ausstellung in Kiel, von Oberpostinspektor Bethge, Berlin 248

Alexander Volta (1827 bis 1927), ein Lebensbild, von Postinspektor Hans Goetsch, Berlin 272

Das erste Heizkraftwerk der Deutschen Reichspost, von Oberpostbaurat Kasten, Berlin 293

VI. Nachrufe.

Granzow, Unterstaatssekretär i. R., Wirklicher Geheimer Rat Wilhelm († 21. April 1927) ... 139

Köhler, Ministerialdirektor i. R., Wirklicher Geheimer Rat Bruno († 13. Mai 1927) 165

Ronge, Ministerialdirektor i. R. († in der Nacht vom 6. zum 7. Mai 1927) 165

Spilling, Wirklicher Geheimer Rat Dr. Richard († 16. April 1927) 139

*) Die mit einem * bezeichneten Aufsätze usw. sind »Kleine Mitteilungen«. Ein ausführlicher Sachweiser befindet sich am Schlusse des Bandes.

GERR
v.55

VII. Bücherschau.

Seite

Ebermayer, Oberreichsanwalt a. D. Prof. Dr., Conrad, Reichsgerichtsrat a. D., Feisenberger, Reichsanwalt Dr., und Schneidewin, Oberstaatsanwalt bei der Reichsanwaltschaft, Stengleins Kommentar zu den Strafrechtlichen Nebengesetzen des Deutschen Reichs. 5. Aufl., 3. Lieferung 140

— Stengleins Kommentar zu den Strafrechtlichen Nebengesetzen des Deutschen Reichs. 5. Aufl., erste Lieferung des II. Bandes 228

Eichhorn, Dr. Gustav, Wetterfunk, Bildfunk, Television (drahtloses Fernsehen) 227

Gerbeth, Ministerialrat P., Organisation und Technik des Postverwaltungsdienstes (Band 30 des Sammelwerks »Post und Tel. in Wissenschaft u. Praxis«) 20

Grosse, Präsident O., Der Beamte und die Zeitung 54

Harms, Ingenieur G., Die Stromversorgung von Fernmelde-Anlagen 168

Hennig, Georg, Mit äußerster Kraft voraus! Erlebnisse aus großer Zeit 55

Heurgren, Paul Gerhard, Stockholm. Tabellarius. Revue historique internationale des postes 303

Hotz, Präsident Matthäus, Die soziale Betätigung der Deutschen Reichspost. (Band 31 des Sammelwerks »Post und Tel. in Wissenschaft und Praxis«) 19

Kießkalt, Postinspektor Ernst, Die Post — ein Werk Kaiser Friedrichs III., nicht der Taxis. 55

Küsgen, Ministerialdirektor, Herzog, Präsident, Gerbeth, Ministerialrat, Schneider, Postrat L., und Raabe, Postdirektor Dr., Handwörterbuch des Postwesens 53

Lubberger, Oberingenieur Dr.-Ing. Fritz, Die Fernsprechanlagen mit Wählerbetrieb (Automatische Telephonie) 54

— Die Wirtschaftlichkeit der Fernsprechanlagen für Ortsverkehr 168

Michály, Dénes von, Das elektrische Fernsehen und das Telehor. Zweite erweiterte Ausgabe. 166

Müller, Postrat Dr. jur. Paul, Die Beamtenausschüsse der Deutschen Reichspost 251

Müller, Obertelegrapheninspektor F., Elektrotechnisches Tabellenbuch Schwachstromtechnik (Beilage und Ergänzungsband zum Handbuch für die Errichtung von Schwachstromanlagen, »Die Schwachstromtechnik« von Arthur Stiller). 18

Nachweis von Aufsätzen und Mitteilungen über das Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen aus der Zeitschriftensammlung der Bücherei und des Wirtschaftsbüros des Reichspostministeriums 21, 102, 190, 274

Neugebauer, Dr. Eberhard, Funkrecht. 2. umgearbeitete Aufl. 80

Riggl, Dr. jur. A., Präsident, Die Amtsverantwortlichkeit der Reichspostbeamten 140

Reininger, Dr.-Ing. Georg, Der deutsche Funkverkehr. Ein Beitrag zur Verkehrswirtschaft der drahtlosen Nachrichtenmittel 166

Seite

Schriftwerke 18, 53, 80, 102, 140, 166, 190, 227, 251, 274, 303, 333

Schwaighofer, Prof. Dr.-Ing. Hans, Postbetriebsmechanik (das Förderwesen in neuzeitlichen Postbetrieben größerer Städte). 2 Bde. 81

Spielmann, Postinspektor, Pfuhlsche Postverkehrskarte von Deutschland in 4 Blättern. 6. Auflage 169

— Pfuhlscher Posttaschenatlas von Deutschland mit Ortsverzeichnis und einer besonderen Zonentafel. 15. Auflage 169

— Pfuhlsche Postunterrichtskarten von Deutschland in 3 Blättern 169

Stiller, Arthur, die Schwachstromtechnik. Handbuch für die Errichtung von Schwachstromanlagen, herausgegeben von Dipl.-Ing. W. Lehmann, neu bearbeitet von OTI Müller. Dritte Auflage 18

Wagner, Dr. jur. Erich, Deutsches Reichs- und Landesstaatsrecht. I Reichsstaatsrecht 333

Wittiber, Oberpostdirektor Dr. H., Die Grundlagen des Fernsprechtarifs unter besonderer Berücksichtigung der deutschen Verhältnisse 167

B. Einteilung nach der Buchstabenfolge.

*Beseitigung der durch den Straßenbahnbetrieb verursachten Funkenempfangsstörungen 101

Betriebswirtschaftslehre, die .... der Deutschen Reichspost, von Oberpostdirektor Dr. Hellmuth, Fürth (Bayern) 229

Feldpost, die französische .... 1914 bis 1919, von Postrat L. Schneider, Berlin 72, 94

Fernsprechordnung, die neue 113

Fernsprechverkehr, der .... Deutlchlands mit dem Auslande, von Ministerialamtmann A. Zimmer, Berlin 5, 43

Fischereiwirtschaftliche Ausstellung, die Deutsche Reichspost auf der .... in Kiel, von Oberpostinspektor Bethge, Berlin 248

Förderanlage, die .... in der Abfertigungsabteilung des Postamts München 3 (Paketpostamt), von Oberpostrat Dr. Krinner, München 319

Funkausstellung, die 4. Große Deutsche .... Berlin (Vom 2. bis 11. September 1927), von Oberpostrat Thurn, Berlin 253

Gerichtliche Entscheidungen aus dem Post-, Telegraphen- und Fernsprechrecht sowie aus anderen Rechtsgebieten 56, 82, 111, 142, 169, 200, 228, 251, 284, 304, 333

Geschichte der preußisch-deutschen Bahnpost, von Postrat L. Schneider, Berlin 297, 327

Hamburg-Danziger (pommersche) Kurs, der .... Ein Beitrag zur Geschichte des Hamburger Botenwesens, von Teubner, Postrat, Hamburg 14, 48

Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die ... in Vergangenheit und Gegenwart, von Oberpostrat Philipp, Hamburg 159

Heizkraftwerk, das erste .... der Deutschen Reichspost, von Oberpostbaurat Kasten, Berlin 293

672525

Seite

Hundert Jahre Briefpostamt Berlin C 2, von Oberpostdirektor Thiel, Berlin 331
Kabeltelegraphie und Meereskunde, von Dr. P. Theobald Hoffmann, Augsburg 285, 309
Krankenstatistik, die Ergebnisse der monatlichen ... der Deutschen Reichspost im Kalenderjahr 1926, von Ministerialrat Bauerhorst, Berlin 145
Luftpost, die Entwicklung der .... von 1922 bis 1926, von Ministerialamtmann Gregor, Berlin 181, 216
Nachrufe 139, 165
Nachweis von Aufsätzen und Mitteilungen über das Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen aus der Zeitschriftensammlung der Bücherei und des Wirtschaftsbüros des Reichspostministeriums 21, 102, 190, 274
Paketzustellamt, Das neue Münchener ...., von Oberpostrat Dr. Krinner, München 173
Papier, das ...., von Dr. A. Sommer, Ruppersdorf bei Reichenberg (Böhmen) 10
Postkurs, Der sächsisch-holländische .... vor 200 Jahren, von G. Rennert, Dresden 77
Postscheckverkehr der europäischen Länder im Jahre 1926, von Postinspektor Gebauer, Berlin 224
*Posturkunden, schwedische .... aus dem 17. und 18. Jahrhundert 79
*Rundfunkwellenplan, Der neue 52
Schalteranlagen, die neuzeitlichen .... des Hauptpostamts in Potsdam, von Oberpostbaurat Peisker, Potsdam 1
Schriftwerke 18, 53, 80, 102, 140, 166, 190, 227, 251, 274, 303, 333
Staatspost, Die Hamburger .... im 19. Jahrhundert, von Postrat Teubner, Hamburg... 238, 266
Stellung, Die .... der Deutschen Reichspost in der Wirtschaft, von Ministerialrat Dr. Andersch, Berlin 33
Telegraphenkabelnetz, 50 Jahre ...., von Ministerialamtmann und Rechnungsrat Müggenburg, Berlin 85
Telegraphenlinie, Die erste .... in Deutschland, von Dr. Georg Bessel, Bremerhaven 302
Telegraphen- und Fernsprechwesen, Das schwedische .... im Jahre 1926, von Ministerialamtmann W. Appel, Berlin 244
Telegraphistenwettkämpfe, Die .... von 1897 bis 1927, von Postinspektor Georg Homuth, Berlin. 61
Vereinfachungs- und Sparmaßnahmen der Deutschen Reichspost 201
Volta, Alexander (1827 bis 1927), ein Lebensbild, von Postinspektor Hans Goetsch, Berlin 272
Wirtschaftliche Betriebsführung in der Herstellung und Verwendung von Arbeitsgeräten, von Oberpostdirektor Dr. H. Hellmuth, Nürnberg 152

C. Übersicht über die Verfasser von größeren Aufsätzen und Abhandlungen.

Andersch, Ministerialrat Dr., Berlin. Die Stellung der Deutschen Reichspost in der Wirtschaft 33
Appel, Ministerialamtmann W., Berlin. Das schwedische Telegraphen- und Fernsprechwesen im Jahre 1926 244

Seite

Bauerhorst, Ministerialrat, Berlin. Die Ergebnisse der monatlichen Krankenstatistik der Deutschen Reichspost im Kalenderjahre 1926 .. 145
Bessel, Dr. Georg, Bremerhaven. Die erste Telegraphenlinie in Deutschland 302
Bethge, Oberpostinspektor, Berlin. Die Deutsche Reichspost auf der Fischereiwirtschaftlichen Ausstellung in Kiel 248
Gebauer, Postinspektor, Berlin. Postscheckverkehr der europäischen Länder im Jahre 1926 .. 224
Goetsch, Postinspektor Hans, Berlin. Alexander Volta (1827 bis 1927), ein Lebensbild 277
Gregor, Ministerialamtmann, Berlin. Die Entwicklung der Luftpost von 1922 bis 1926 181, 216
Hellmuth, Oberpostdirektor Dr. H., Dozent an der Handelshochschule Nürnberg. Wirtschaftliche Betriebsführung in der Herstellung und Verwendung von Arbeitsgeräten 152
— Die Betriebswirtschaftslehre der Deutschen Reichspost 229
Hoffmann, Dr. P. Theobald, Augsburg. Kabeltelegraphie und Meereskunde 285, 309
Homuth, Postinspektor Georg, Berlin. Die Telegraphistenwettkämpfe von 1897 bis 1927 61
Kasten, Oberpostbaurat, Berlin. Das erste Heizkraftwerk der Deutschen Reichspost 293
Krinner, Oberpostrat Dr., München. Das neue Münchener Paketzustellamt 173
— Die Förderanlage in der Abfertigungsabteilung des Postamts München 3 (Paketpostamt) 319
Müggenburg, Ministerialamtmann und Rechnungsrat, Berlin. 50 Jahre Telegraphenkabelnetz 85
Peisker, Oberpostbaurat, Potsdam. Die neuzeitlichen Schalteranlagen des Hauptpostamts in Potsdam 1
Philipp, Oberpostrat, Hamburg. Die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Vergangenheit und Gegenwart 159
Rennert, G., Dresden. Der sächsisch-holländische Postkurs vor 200 Jahren 77
Schneider, Postrat L., Berlin. Die französische Feldpost 1914 bis 1919 ..... 72, 94
— Geschichte der preußisch-deutschen Bahnpost 297, 327
Sommer, Dr. A., Ruppersdorf bei Reichenberg (Böhmen). Das Papier 10
Teubner, Postrat, Hamburg. Der Hamburg-Danziger (pommersche) Kurs 14, 48
— Die Hamburger Staatspost im 19. Jahrhundert 238, 266
Thiel, Oberpostdirektor, Berlin. Hundert Jahre Briefpostamt Berlin C 2 331
Thurn, Oberpostrat, Berlin. Die 4. Große Deutsche Funkausstellung Berlin. (Vom 2. bis 11. September 1927.) 253
Zimmer, Ministerialamtmann A., Berlin. Der Fernsprechverkehr Deutschlands mit dem Auslande 5, 43

10283. 27. III.

GERR

Archiv für Post und Telegraphie

Herausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Erscheint monatlich einmal. Vierteljähriger Bezugspreis 0,30 Reichsmark.
Zu beziehen durch die Post, Einzelnummern durch den Verlag: Postzeitungsamt, Berlin W.

Nr. 1 Berlin, Januar 1927

Inhalt: Die neuzeitlichen Schalteranlagen des Hauptpostamts in Potsdam, S. 1. — Der Fernsprechverkehr Deutschlands mit dem Auslande, S. 5. — Das Papier, S. 10. — Der Hamburg-Danziger (pommersche) Kurs, S. 14. — Schriftwerke: Stiller, Arthur, Die Schwachstromtechnik, S 18. — Hotz, Matthäus, Die soziale Betätigung der Deutschen Reichspost, S. 19. — Gerbeth, Ministerialrat P., Organisation und Technik des Postverwaltungsdienstes, S. 20. — Nachweis von Aufsätzen und Mitteilungen usw., S. 21. — Berichtigung zu Heft 12 vom Dezember 1926, S. 32.

Die neuzeitlichen Schalteranlagen des Hauptpostamts in Potsdam.

Von Oberpostbaurat Peister in Potsdam.

In Potsdam sind die Schalteranlagen des Hauptpostamts am Wilhelmsplatz nach neuzeitlichen Grundsätzen umgebaut worden. Hierzu sind die seitherigen beiden Eingänge mit den inneren Treppen aufgehoben und eine zweiarmige Freitreppe vorgelegt worden, die zu dem ehemaligen Schreibraum führt. Das frühere mittlere Fenster ist in eine Türöffnung verwandelt, die durch eine zweiflüglige Schiebetür geschlossen werden kann. Die dahinter angeordnete Drehtür regelt den Verkehr der ein- und austretenden Personen und verhütet jede Zugwirkung in der erst durch den gut geheizten Vorraum erreichbaren Schalterhalle.

Abb. 1.

Schreibzimmer.

In dem Vorraum sind 6 Fernsprechzellen eingebaut. Sie sind mit Apparaten, teils für Ferngespräche

THE LIBRARY OF THE
MAR 1 1927
UNIVERSITY OF ILLINOIS

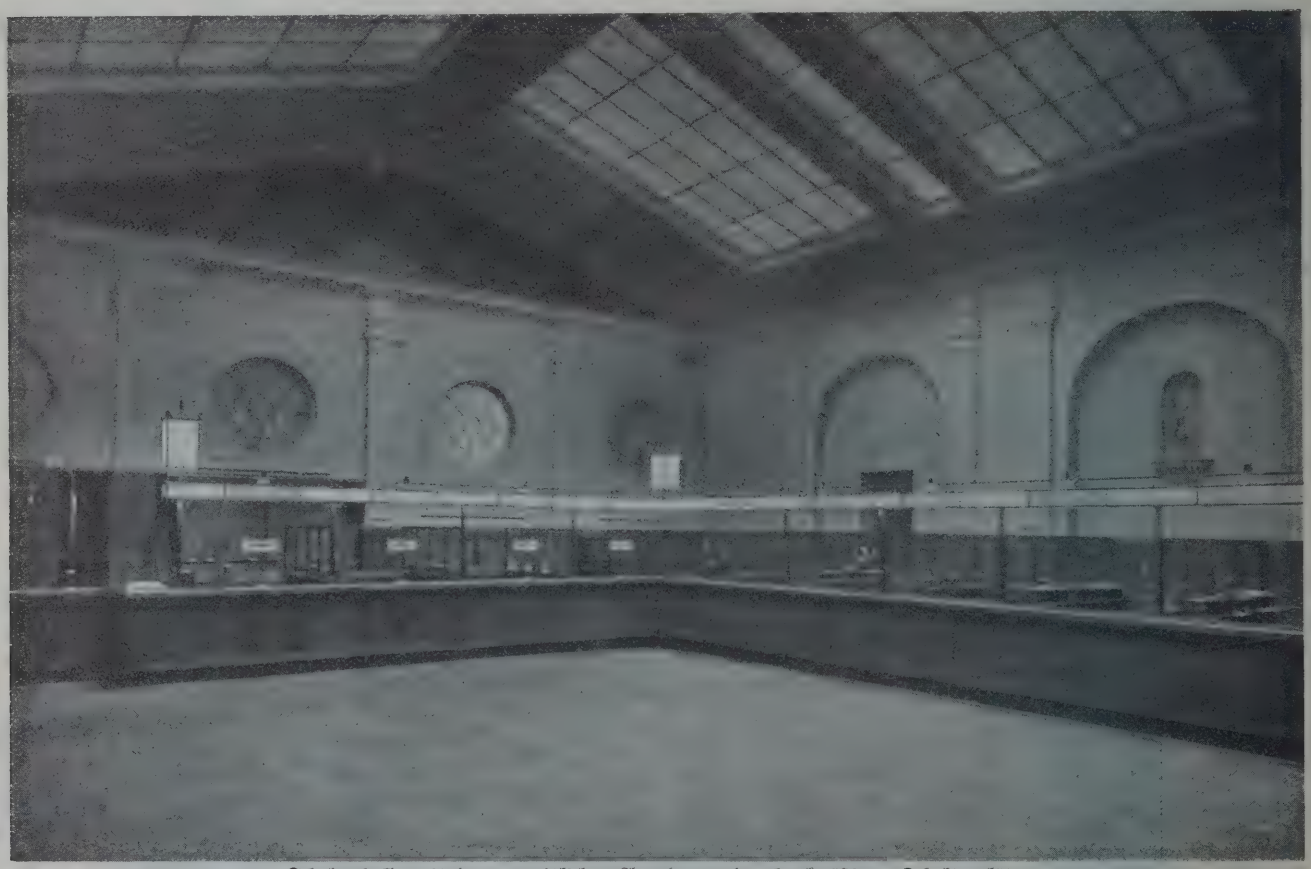
und teils für Ortsgespräche mit Münzfernsprecher eingerichtet. Außer dem Fernsprechwertmarkengeber haben in dem Vorraum Markengeber für Postkarten und Briefmarken Aufstellung gefunden.

Neben dem Vorraum ist das Schreibzimmer (Abb. 1) angeordnet mit den Schließfächern und einem kleinen Schalter für den Verkehr nach Schluß der Hauptschalterhalle an Werktagen und an Sonn- und Feiertagen zur Annahme von Telegrammen, Ferngesprächgebühren und Ausgabe von Langholzsachen. Zur Beförderung der Telegramme nach dem im 4. Geschoß gelegenen Morsesaal ist eine Rohrpostanlage vorgesehen, die durch Weichenumstellung von dem Schalterplatz 16 nach dem Hilfsschalter des Schreibzimmers umgeschaltet wird. Außer dem Schreibpult in Tischhöhe mit 4 Sitzgelegenheiten (Hocker ohne Rückenlehne) vor dem Fenster sind noch 2 Plätze an einem Stehschreibpulte vorgesehen. Über den Schließfächern ist die ganze Wandbreite mit einer Tafel zur Aufnahme von Postreklamen ausgestattet. Links und rechts von den Schließfächern sind Tafeln zur Aufnahme der öffentlichen Bekanntmachungen verfügbar. In dem Winkel neben der Drehtür hat eine Personenwage zu Reklamezwecken Aufstellung gefunden.

Schalterhalle und Briefannahme und -ausgabe sind in einem einheitlichen, gleichmäßig erwärmten und durch ein großes geteiltes Oberlicht erhellten Raume mit gleicher Fußbodenhöhe vereinigt (Abb. 2). Von den übrigen Diensträumen ist die Schalterhalle durch massive Wände abgeschlossen. Nach Schalterschluß wird sie vom Vorraum durch ein zweiteiliges Scherengitter getrennt, das beiderseitig in Mauerschlitzen einschiebbar ist.

Die neuzeitlichen bankmäßigen Arbeitsplätze sind an der Schalterbande angeordnet. Der dahinter liegende Umgang für den inneren Dienstverkehr hat eine Mindestbreite von 1 m. An der dem Eingang gegenüberliegenden Seite sind hinter der Schalterbande 6 Arbeitsplätze, zu beiden Seiten je 4 Arbeitsplätze und je ein etwas zurückliegender Arbeitsplatz, also zusammen 16 Arbeitsplätze angeordnet. Sie sind also um 7 Stück gegen die früher vorhandenen 9 Schalter vermehrt worden. Links vom Eingang zur Schalterhalle ist ein Stehschreibpult für 4 Personen aufgestellt. Rechts sind 3 Fernsprechzellen eingebaut. Beiderseitig steht je 1 Sessel als Sitzgelegenheit für das auf Ferngespräche wartende Publikum.

Abb. 2.



Schalterhalle mit der neuzeitlichen Anordnung der bankmäßigen Schalterplätze.

Die Arbeitsplätze der Beamten sind senkrecht zur Schalterbande angeordnet (Abb. 3). Die Kassetten zur Aufbewahrung des Geldes wurden auf der dem Publikum abgewandten Seite in eine Schublade des Arbeitstisches eingebaut mit Rolladenverschluß. Die Arbeitsplätze haben eine Breite von 1,50 m und eine Tiefe von 1,70 m hinter der 60 cm breiten Schalterbande. Die Trennwände zwischen den einzelnen Arbeitsplätzen und gegen den Dienstumgang haben eine Höhe von 1,60 m. Sie sind mit klarem durchsichtigen Glase verglast. Gegen das Publikum ist die Schalterbande ohne Glasaufsatz oder Gitter hergestellt. Um den Wärmeausgleich nicht zu behindern, ist der untere Teil der Tür nach dem Dienstumgang mit einem Gitter aus senkrechten Holzstäben versehen. Die dem Eingang gegenüberliegenden Schalterplätze 6 bis 11 haben in der Tischplatte Milchglasplatten von 6 zu 16 cm Größe mit unterer elektrischer Beleuchtung eingebaut erhalten, damit vor dem Publikum

Geldscheine auf ihre Echtheit (Wasserzeichen) geprüft werden können. Bei dem ersten und letzten Arbeitsplatz ergaben sich größere Abmessungen. Hier sitzen die Beamten mit dem Gesicht dem Publikum zugewandt. Für die Ausgabe der postlagernden Sendungen bei Schalter 1 sowie bei Schalter 16 für die Beobachtung der Fernsprechzellen und für die Telegrammannahme mit dem größeren Raumbedarf für die Rohrpost war dies zweckmäßig.

Die Schalterinschriften sind über jedem Schalterplatz an dem umlaufenden Lichtbalken angebracht (Abb. 4). Dieser Lichtbalken hat im Querschnitt die Abmessungen von 16 cm Höhe und 27,3 cm Breite. Er ist in Winkelschienen aus Bronze mit opalisierten Milchglasscheiben eingefaßt und liegt auf bronzenen Stützen 1,85 m hoch über dem Fußboden oder 90 cm über der Tischbande. In dem Glaskasten sind 2 Lichtkränze aus 25kerzigen Röhrenlampen eingelegt. Der dem Publikum zugewandte Lichtkranz liegt in einem Stromkreise, der nur im ganzen ein- und ausgeschaltet werden kann, und dient zur Beleuchtung der Beschriftung aus durchscheinenden ausgeätzten rubinroten Buchstaben (auf opalisierten Milchglasscheiben). Der dahinter liegende Lichtkranz ist von jedem Schalterplatz für sich ein- und ausschaltbar in Serienschaltung für 3 Röhren zu 25 Kerzen für den Schalterplatz. Die Beleuchtungsstärke ist durch die Vereinigung für Raum-, Platz- und Beschriftungsbeleuchtung im umlaufenden Lichtbalken größer als die frühere bei fast gleichem Stromverbrauch. Vier Laternen betonen die Ecken des Lichtkranzes und dienen außerdem für sich zur Beleuchtung der Schalterhalle bei den Reinigungsarbeiten vor Dienstanfang. Die Nummern der Schalter sind über den Beschriftungstafeln angebracht, ebenfalls in ausgeätzten rubinroten Glasüberfangzahlen auf weißem Glase. Die Beschriftungstafeln aus je 3 Stück übereinander angeordneten 74 cm langen und 5 cm hohen Glasstreifen mit deutschen Buchstaben sind auswechselbar eingelegt in herausnehmbaren dreiteiligen Bronzerahmen. Für Schalterplatz 1 und 16 wurden Lichtbalken mit Beschriftung zwischen freistehenden Stützen aufgehängt.

Bei vorübergehender Schließung des Schalterplatzes wird ein Hinweisschild mit der Aufschrift »Geschlossen« ebenfalls in rubinroten ausgeätzten Buchstaben auf opalisierter Milchglasscheibe auf der Tischbande aufgestellt.

Abb. 3.

Die Arbeitsplätze der Schalterbeamten.

Briefeinwürfe und Einwürfe für Päckchen sind für das Publikum leicht zugänglich und auffindbar in der Tischbande zwischen Schalter 1 und 2 sowie 15 und 16 eingebaut. Die darunter stehenden Sammelkörbe lassen sich hier ohne Beeinträchtigung der Schalterdiensteinrichtung austauschen.

Hinter dem Schalterplatz 1 ist der Briefausgabeschrank und hinter Schalter 2 und 3 der Zeitungsausgabeschrank sowie hinter Schalter 8 ein Wertschrank in Mauernischen untergebracht. Die Stühle haben einen drehbaren Sitz auf 4 Beinen und bewegliche, sich selbst einstellende Rückenlehne.

Die Fernsprechzellen haben doppelte glatte Holzwände zur Schalldämpfung und eine Fußbodenplatte, die beim Betreten der Zelle die elektrische Beleuchtung von selbst

einschaltet. Die Türen sind mit doppelten Glasscheiben versehen und mit Bügeln, die ein Zusammenschlagen der Türen von benachbarten Zellen und ein Anschlagen an die Wände verhindern.

Der Fußboden ist mit 6,27 mm starkem terrakottafarbenem Linoleum in sämtlichen dem Publikum zugänglichen Räumen und dem Raum hinter den Schalterbanden belegt. Fußabtretroste sind am Fuße der beiden Freitreppenläufe, vor und hinter der Drehtür aus Tezettgitter in verzinktem Eisenblech vorgesehen. Die darunter liegenden Mulden aus Zementbeton sind an die Entwässerung angeschlossen. Die Freitreppenstufen und das Podest sind aus Granit. Sämtliche Tischlerarbeiten sind in Eichenholz hergestellt und blaugrün gebeizt. Die Schalterbande und die Schreibtische sind mit schwarzem Linoleum belegt, desgleichen die Sockelleisten. Über den Wandbekleidungen ist der Vorraum in gelbem Tone gestrichen, ebenso der Schreibraum, dagegen die Schalterhalle in hellgrünem Tone. Gegenüber dem Zugang zur Schalterhalle ist in einer Wandnische die neuvergoldete Figur des Merkur wieder aufgestellt worden. Sie krönte die alte Schalteranlage über der Mittelpforte.

Die elektrisch betriebenen Normaluhren im Bogenfeld der Außentür und in der Zugangsöffnung zur Schalterhalle sind von früher beibehalten worden.

Für die Entlüftung der Schalterhalle sorgen zwei Entlüftungsschächte und bei außergewöhnlichen Fällen ein Ventilator.

Der Raum unter der Freitreppe ist zur Vermeidung von Schadensersatzansprüchen beheizbar, um Unglücksfällen durch Glatteisbildung auf der Treppe vorzubeugen, da feuchte Luft nur an kalten Gegenständen anfriert. Am Fuße der beiden Freitreppenläufe sind Säulenbriefkästen aufgestellt. Für Postkarten- und Markengeber sind vor der Gebäudefront in den Ecken der Rücklage neben Bauvorsprüngen Aufstellsockel vorgesehen.

Die Außenbeleuchtung der Freitreppe erfolgt durch Soffittenbeleuchtung unter dem Mittelfeld der Balkonplatte.

Abb. 4.

Schalterinschriften.

Nach den bisherigen Erfahrungen kann über die Zweckmäßigkeit der neuen Schalteranlage folgendes gesagt werden. In der Schalterhalle herrscht eine größere, beinahe feierliche Ruhe. Das Warten bis zur Abfertigung wirkt für die Schalterbesucher nicht so ermüdend und nervenspannend wie das bisherige Stehen vor einem geschlossenen Schalter, weil das Publikum die Beamten arbeiten sieht. Erregte Auseinandersetzungen oder Reden von hinten stehenden Personen fallen fast ganz weg. Reibereien kommen kaum noch vor, weil beide Teile sich mehr Zurückhaltung auferlegen. Der Schalterbeamte hat einen nach der Seite hin freieren, daher größeren Arbeitsplatz und kann die Geldbeträge besser nachzählen.

Auf der breiten Schalterfläche kann das Geld übersichtlicher aufgezählt werden; Kassenunterschiede können daher leichter vermieden werden, zumal die Unstimmigkeiten von den Nebenstehenden mitbemerkt werden. Größere Minderbeträge sind nicht mehr vorgekommen. Die Auf-

sichts- und Schalterbeamten können mühelos den Schalterraum übersehen und bei etwaigen Stockungen schnell regelnd eingreifen.

Eine Auskunftserteilung an der Hand von Dienstwerken ist leichter möglich als an einem engen Schalterfenster. Die mündliche Verständigung ohne Zwischenwände ist angenehmer. Der Beamte sieht sofort genau, wen er vor sich hat und nicht wie bisher nur einen Kopf im Schalterfenster. Schon dadurch werden beide Parteien einander näher gebracht.

Der Fernsprechverkehr Deutschlands mit dem Auslande[1]).

Von Ministerialamtmann A. Zimmer, Berlin.

»Wenn es mir gelänge, die Stärke eines (elektrischen) Stromes so zu ändern, wie die Luft beim Sprechen ihre Dichtigkeit ändert, dann wäre damit die Möglichkeit geschaffen, die Sprache telegraphisch zu übertragen.« So sprach Alexander Graham Bell, der zweite Erfinder des Telephons, einst zu seinem Laboratoriumsgehilfen. Der erste Erfinder des Fernsprechers, der Deutsche Philipp Reis, sei hier nicht vergessen; ihm gelang es aber nicht, seine Erfindung auszuwerten. Am 2. Juni 1875 hörte Bell zum erstenmal einen elektrisch übertragenen Klang, der ihm ein neuer Ansporn für die Entwicklung seines Apparates wurde. Den ersten vollständigen Satz aber, der nach Bells Gedanken elektrisch übermittelt wurde, vernahm gänzlich unerwartet sein Gehilfe; er lautete: »Watson, kommen Sie hierher; ich habe Sie nötig.« Das geschah am 10. März 1876. Mit Feuereifer wurde nun weiter gearbeitet, und bald konnte die Erfindung weiteren Kreisen vorgeführt werden. Die Jahrhundertausstellung zu Philadelphia bot hierfür die beste Gelegenheit, zunächst aber nur mit geringem Erfolg. Erst als sich der Kaiser Brasiliens der Erfindung annahm, fand sie die verdiente Beachtung, und Bell erhielt die goldene Medaille dieser Ausstellung. Am 9. Oktober 1876 konnte über eine Entfernung von 2 Meilen das erste Ferngespräch zwischen Boston und Cambridge geführt werden. Damit war der Fernverkehr eröffnet.

Der Fernsprecher fand aber keineswegs schnelle Verbreitung; man hielt ihn zwar für eine bemerkenswerte Erfindung, aber für praktisch wertlos. In diesem Sinne äußerte sich 1877 auch das »Journal télégraphique«. Man verhielt sich zumeist, besonders in England, der Neuerung gegenüber ablehnend. Anders urteilte man jedoch in Deutschland, wo der Generalpostmeister Stephan und die Firma Siemens und Halske frühzeitig den Wert des neuen Nachrichtenvermittlers erkannten und sich auch wärmstens für seine Verbesserung, Ausbreitung und Ausnutzung einsetzten; auch die Vertreter deutscher Wissenschaft halfen tatkräftig mit.

Der sich anschließende Siegeszug des Fernsprechers ist bekannt genug, aber noch längst nicht beendet. Wie der Fernsprecher, nachdem er sich ganz Deutschland erobert hatte, dazu beigetragen hat, Deutschland in immer engere Verbindung mit anderen Ländern zu bringen, soll nachstehend gezeigt werden.

I. Die Vergangenheit.

Im »Welttelegraphenvertrag«, der am 10./22. Juli 1875 zu St. Petersburg abgeschlossen wurde, konnte der Fernsprecher naturgemäß noch keine Erwähnung finden. Es ist kaum anzunehmen, daß einem der Vertragschließenden jene Tatsache vom 2. Juni 1875 (Übertragung des ersten Klanges auf elektrischem Wege) bereits bekannt war. Nach Artikel 15 des Welttelegraphenvertrags sind die ihm beigegebene Gebührenübersicht und Vollzugsordnung Nachprüfungen unterworfen. Zu diesem Zwecke werden von Zeit zu Zeit Verwaltungskonferenzen abgehalten. Jede der folgenden Konferenzen hat eine »Ausführungs-Übereinkunft für den internationalen Telegraphenverkehr« (Vollzugsordnung) herausgegeben.

Die 1. Ausführungs-Übereinkunft, Ausgabe (oder Revision) von London vom 28. Juli 1879 enthält noch keinerlei Bestimmung über den Fernsprecher.

Die 2. Ausführungs-Übereinkunft, Ausgabe Berlin vom 17. September 1885 erwähnt ihn jedoch bereits im Artikel LXVII. In 5 Absätzen von zusammen knapp 26 Halbzeilen ist alles enthalten, was damals über den Fernsprechverkehr zu sagen war.

Die 3. Ausführungs-Übereinkunft, Ausgabe Paris vom 21. Juni 1890 und die 4., Ausgabe Budapest vom 22. Juli 1896 erweitern die Bestimmungen noch nicht. Hierbei ist aber zu beachten, daß der Fernsprecher im inländischen Verkehr verschiedener Staaten damals bereits weit verbreitet war; nur im internationalen Verkehr hatte er 20 Jahre nach Ausführung des ersten Ferngesprächs offenbar noch keine größere Bedeutung gewonnen.

Die 5. Ausführungs-Übereinkunft, Ausgabe London vom 10. Juli 1903 bietet ein völlig verändertes Bild. Hier erscheint im Artikel LXVIII in den ausführlich gehaltenen Abschnitten A bis O bereits das Wesentliche über den zwischenstaatlichen Fernsprechverkehr. Allerdings blieben noch weite Gebiete den besonderen Vereinbarungen zwischen den einzelnen Verwaltungen vorbehalten.

Die 6. Ausführungs-Übereinkunft, Ausgabe Lissabon vom 11. Juni 1908, weist keine weitreichenden Abweichungen von ihrer Vorgängerin auf, hat aber besondere Bedeutung dadurch erlangt, daß sie von 1908 bis 1914 galt, den Weltkrieg überlebte und, die Grundlage für den Wiederaufbau des internationalen Fernsprechverkehrs nach diesem Kriege bildend, bis zum 31. Oktober 1926 in Kraft blieb.

Die 7. Ausführungs-Übereinkunft, »Vollzugsordnung zum Welttelegraphenvertrag« genannt, Ausgabe Paris (1925) hat ihre Herrschaft am 1. November 1926 angetreten, also fast genau 50 Jahre nach der Führung jenes ersten Ferngesprächs zwischen Boston und Cambridge. Dieses Jubiläum dürfte begründeten Anlaß dazu bieten, einen Rückblick auf die Entwicklung des Fernsprechverkehrs zwischen Deutschland und anderen Ländern zu werfen, die wichtigsten geschichtlichen Daten festzuhalten und zum Schluß ein Bild vom gegenwärtigen Stande dieses Verkehrszweiges zu geben. Die einzelnen Verkehrsbeziehungen mit den verschiedenen Ländern sollen hierbei nach deren alphabetischer Reihenfolge aufgeführt werden.

[1]) Stand: Anfang November 1926.

1. Belgien.

Der Fernsprechverkehr zwischen Deutschland und Belgien wurde auf Grund des Übereinkommens vom 28. August 1895 aufgenommen. Es konnten zunächst nur die Netze Aachen und Köln mit Verviers, Lüttich, Brüssel und Antwerpen in Verbindung treten. Ein gewöhnliches Dreiminutengespräch kostete damals zwischen Aachen und Verviers, Lüttich = 1,25 Frank, zwischen Köln und Verviers, Lüttich, sowie zwischen Aachen und Brüssel, Antwerpen = 2 Frank, zwischen Köln und Brüssel, Antwerpen = 2,50 Frank.

Nach dem Kriege wurde der Fernsprechverkehr mit Belgien am 1. Januar 1921 auf Grund des früheren Übereinkommens und der vor dem Kriege dazu bereits abgeschlossenen ergänzenden und abändernden Verwaltungsvereinbarungen wieder aufgenommen. Eine wesentliche Neuordnung brachte das Abkommen vom 21. November/6. Dezember 1922. Hiernach wurde Belgien für den Fernsprechverkehr in 3 Zonen mit den belgischen Gebührenanteilen von 1,50, 2,50 und 3 Frank, Deutschland in 5 Zonen mit den Gebührenanteilen von 1,50, 2,50, 3, 3,75 und 4,50 Frank eingeteilt. Dringende Gespräche zur dreifachen und Monatsgespräche während der Nacht zur halben Gebühr sowie Einzelnachtgespräche zur $^3/_5$-Gebühr wurden zugelassen. Dieses Abkommen trat jedoch wegen der Ruhrbesetzung erst am 1. April 1924 in Kraft; es wurde aufgehoben durch das vom 1. November 1926 an geltende Abkommen vom 28. Oktober/8. November 1926.

2. Dänemark.

Die Grundlage für den ersten deutsch-dänischen Fernsprechverkehr bildete das Übereinkommen vom 29. Mai 1903. Deutschland wurde danach in 3 Zonen mit den Gebührenanteilen von 1,25, 2 und 2,75 Frank eingeteilt, während Dänemark nur ein Taxgebiet mit einem Anteil von 1,25 Frank bildete. Daneben bestand ein Grenzverkehr mit einer Gesamtgebühr von 1,25 Frank für die Gesprächseinheit. Dringende Gespräche zur dreifachen Gebühr, Monatsgespräche in der Nacht zur halben und Einzelnachtgespräche zur $^3/_5$-Gebühr waren vorgesehen, ebenso Xp-Gespräche und V-Gespräche gegen einen Gebührenzuschlag von 0,50 Frank; auch auf einen Durchgangsverkehr hatte man bereits Bedacht genommen.

Vom 10. April 1919 an wurde der Nachkriegsverkehr zunächst für einzelne Teilnehmer beider Länder (z. B. Zeitungen, Versorgungsstellen usw.) wieder in Gang gebracht. Am 18. Juli 1919 wurde der allgemeine Verkehr wie vor dem Kriege wiedereröffnet, doch dauerte es noch einige Zeit, bis alle Verbindungen wieder in Betrieb genommen werden konnten. Nun schlossen sich mancherlei Verbesserungen und Erweiterungen des Verkehrs an; die wesentlichste bildete die Zulassung des Verkehrs aller dänischen Orte mit allen deutschen vom 1. August 1924 an, wobei Deutschland nach dem Taxquadratverfahren in Zonen von 100 km Tiefe eingeteilt wird, die sich kreisförmig um Kröpelin (Mecklenb.) legen. Dänemark bildet zwei Zonen. Ein Grenzverkehr gegen ermäßigte Gebühr blieb bestehen. Diese Regelung wurde auch durch das vom 1. November 1926 an geltende Übereinkommen vom 8. Oktober/1. November 1926 nicht geändert.

3. Danzig.

Von einem Auslandsverkehr Deutschlands mit Danzig kann natürlich erst die Rede sein, nachdem es als Freie Stadt vom Deutschen Reiche abgetrennt wurde. Diesem Verkehr wurde das Übereinkommen vom 2. Juni 1920 zugrunde gelegt. Es galten im wesentlichen die Bestimmungen der Ausführungsübereinkunft, Ausgabe Lissabon, die Gebühren wurden jedoch den innerdeutschen angeglichen, und zunächst wurde darüber nicht abgerechnet. Als das Seekabel Leba–Danzig in Betrieb genommen worden war, traten Kabelzuschläge zu diesen Gebühren, und am 1. März 1923 wurde eine Gebührenabrechnung vereinbart. Die Verhandlungen wurden stark durch die Inflationserscheinungen jener Zeit erschwert.

Vom 1. November 1926 an gilt das neue Abkommen vom 21./27. September 1926.

4. England.

England ist z. Z. das letzte der Länder, mit denen Deutschland den Fernsprechverkehr aufgenommen hat. Vor dem Kriege war diese Verkehrsaufnahme kaum ernstlich in Frage gezogen worden. Am 15. März 1926 wurde je eine Leitung zwischen London und Berlin, Hamburg, Köln während der Nacht (von 7 Uhr abends bis 8 Uhr morgens, Sonnabends von 5 Uhr nachm. ohne Unterbrechung bis Montag 8 Uhr früh) in Betrieb genommen; gleichzeitig erhielten Frankfurt (Main) über Köln und Bremen über Hamburg ebenfalls Anschluß an London. Am 1. Juli wurden auch Düsseldorf und Mülheim (Ruhr), am 1. September Hannover, Koblenz, Kreuznach zum Verkehr mit London, sowie Newcastle on Tyne zum Verkehr mit Hamburg zugelassen. Weitere Orte folgten allmählich beiderseits des Kanals. Vom 19. April an konnte der Verkehr bereits um 6 Uhr, vom 15. Mai an um 5 Uhr nachmittags (Sonnabends um 2 Uhr nachm.) beginnen, und am 1. Juli wurde mit Hilfe einer Kunstschaltung eine dauernde Verbindung Berlin–London ermöglicht; am 6. September konnte eine gleichartige dauernde Verbindung auch zwischen Hamburg und London eröffnet werden.

Vom 1. November 1926 an gilt das am 18. September/18./30. Oktober 1926 zwischen Deutschland, England und den Niederlanden abgeschlossene Übereinkommen für den bestehenden Behelfsverkehr, das für den in Kürze aufzunehmenden deutsch-englischen Vollverkehr vorgesehen ist. Dieser wird sich über 12 Leitungen abwickeln, die nach Fertigstellung eines dritten englisch-niederländischen Seekabels für den deutsch-englischen Dienst vollständig verfügbar sein werden. Von diesen 12 von London ausgehenden Leitungen werden je vier in Berlin und Hamburg, je eine in Bremen, Düsseldorf, Frankfurt (Main) und Köln enden. Geplant ist, sämtliche Orte Deutschlands zum Verkehr mit sämtlichen Orten Englands, Schottlands und Nordirlands zuzulassen und auch den Verkehr zwischen England und den nördlichen, östlichen und südlichen Nachbarn Deutschlands (Dänemark, Schweden, Tschechoslowakei, Österreich, der Schweiz) über diese 12 Leitungen zu vermitteln.

5. Frankreich.

Das erste Abkommen über einen deutsch-französischen Fernsprechverkehr wurde am 28. März 1900 unterzeichnet. Deutschland und Frankreich wurden in je 2 Zonen eingeteilt; beide Länder erhoben die gleichen Gebührenanteile: 2 Frank für Zone 1 und 4 Frank für Zone 2. In einem ziemlich umfangreichen Gebiet wurde ein Grenzverkehr mit einer Gesamtgebühr von 2,50 Frank eingerichtet, die sich weiter auf 1,25 Frank verminderte, wenn die Leitungslänge zwischen den Sprechorten 75 km nicht überstieg. Dringende Gespräche gegen die dreifache Gebühr, jedoch zu höchstens 15 Frank, waren zugelassen, Monatsgespräche in der Nacht vorgesehen.

Das Abkommen vom 8. Juli 1908 sah für beide Länder je 3 statt 2 Zonen vor; die beiderseitigen Anteile beliefen sich auf 1 Frank für Zone 1, 2 Frank für Zone 2 und 4 Frank für Zone 3. Der Grenzverkehr wurde auf Verbindungen beschränkt, die über Leitungen von nicht mehr als 75 km hergestellt wurden; die Gesamtgebühr betrug 1,25 Frank. Staatsgespräche und dringende Gespräche für die dreifache Gebühr (höchstens 15 Frank) wurden zugelassen.

Nach Beendigung des Weltkrieges wurde der Sprechverkehr allmählich wieder aufgenommen, zuerst am 1. Januar 1919 zwischen Trier und Diedenhofen. Am 3. November 1919 wurde der Betrieb über einige Leitungen zwischen Baden und Elsaß freigegeben; weitere einzelne Leitungen folgten, bis es am 1. Mai 1920 zur allgemeinen Verkehrsaufnahme kam, für die das Abkommen vom 8. Juli 1908 die Grundlage blieb. Monatsgespräche zur halben Gebühr und Einzelnachtgespräche zur $^3/_5$-Gebühr wurden zugelassen.

Am 27. Oktober/21. November 1922 wurde ein neues Abkommen unterzeichnet, nach dem Deutschland und Frankreich in je 4 Zonen geteilt wurden. Die Anteile an Gebühren waren beiderseits gleich hoch, nämlich 0,75 Frank für die 1., 1,50 Frank für die 2., 3 Frank für die 3. und 4 Frank für die 4. Zone. Der Grenzverkehr mit 0,75 Frank je Einheit wurde beibehalten. Dieses Abkommen ist jedoch niemals in Kraft getreten; dafür wurde am 1. Oktober 1924 das Abkommen vom 8. März/10. April 1924 dem deutsch-französischen Fernsprechverkehr zugrunde gelegt. Dieses sieht für Deutschland 4 Zonen, für Frankreich dagegen 3 Zonen vor. Die Gesamtgebühr für eine Gesprächseinheit des Grenzverkehrs beträgt 1,50 Frank; daran nahmen Orte teil, die nicht mehr als 30 km in der Luftlinie von einander entfernt lagen. Dringende Gespräche zur dreifachen Gebühr (ohne Höchstgrenze), Monatsgespräche zur halben und Einzelnachtgespräche zur $^3/_5$-Gebühr wurden beibehalten.

Am 1. November 1926 trat das neue Abkommen vom 2. November/2. Dezember 1926 in Kraft.

6. Italien.

Das erste Abkommen zwischen Deutschland, Italien und der Schweiz vom 23./31. Januar/12. Februar 1912 betraf den Bau einer Leitung zwischen Deutschland und Italien (Berlin–Frankfurt, Main–Mailand) im Durchgang durch die Schweiz. Diese erhielt 2 Frank je Gesprächseinheit als Durchgangsgebühr; dabei wurde ihr von den beiden Endländern eine feste Mindesteinnahme an Durchgangsgebühren gewährleistet.

Das Abkommen zwischen Deutschland und Italien vom 23. April/18. Juli 1912 betraf den eigentlichen Verkehr. Beide Länder wurden in 3 Zonen eingeteilt; die Gebührenanteile waren beiderseits 1 Frank für die erste, 1,50 Frank für die zweite und 2 Frank für die dritte Zone. Staatsgespräche, dringende Gespräche zur dreifachen, Einzelnachtgespräche zur $^3/_5$-Gebühr und Monatsgespräche während der Nachtzeit zur halben Gebühr wurden zugelassen. Die Nachtzeit rechnete von 9 Uhr abends bis 7 Uhr morgens, im Winter (1. November bis Ende Februar) bis 8 Uhr morgens.

Nach dem Kriege wurde der deutsch-italienische Fernsprechverkehr am 23. August 1921 wiederaufgenommen; zunächst von 12 Uhr mittags bis 5 Uhr nachmittags und von 9 Uhr abends bis Mitternacht. Später wurde der Verkehr teilweise über Österreich (Innsbruck) aufgenommen; er stellte sich billiger, weil Österreich für die Gesprächseinheit eine Durchgangsgebühr von 0,50 Frank erhob, während die Schweiz ihren Anteil auf 2,50 Frank erhöht hatte. Die Gebühren wurden mehrfach geändert. Am 1. Juli 1925 wurde schließlich die Leitung Berlin–Frankfurt (Main)–Mailand wieder ohne jede Einschränkung für den deutsch-italienischen Verkehr verfügbar gemacht. Seit dem 10. Mai 1924 wird Deutschland für den Verkehr mit Italien in Zonen von 100 km Tiefe eingeteilt, die sich kreisförmig um Brescia als Mittelpunkt dergestalt legen, daß der Halbmesser der 1. deutschen Zone 330 km lang ist. Die Entfernungen werden nach der Luftlinie gemessen; die Einreihung der einzelnen deutschen Orte in diese Zonen ist der Oberpostdirektion in Frankfurt (Main) übertragen worden. Der deutsche Anteil für Zone 1 betrug 1,60 Goldfrank; für jede weitere Zone 0,60 Frank mehr. Italien wurde in 5 Zonen (nach Provinzen) eingeteilt; die italienischen Endgebühren beliefen sich auf 1,50 Frank für die erste, 2,25 Frank für die zweite, 3 Frank für die dritte, 4,50 Frank für die vierte und 6 Frank für die fünfte Zone. Nach Erhöhung der österreichischen Durchgangsgebühr auf 1,50 Frank und gleichzeitiger Ermäßigung der schweizerischen auf 2 Frank sowie Ermäßigung der deutschen Anteile um je 0,10 Frank werden seit dem 1. November 1926 für den Gesamtverkehr Deutschland–Italien ohne Rücksicht auf den Leitweg gleich hohe (einheitliche) Gesamtgebühren erhoben. Von diesem Tage an gilt auch ein neues Abkommen, das jedoch förmlich noch nicht vollzogen ist.

7. Lettland.

Am 11. Juli 1922 wurde auf Grund schriftlicher Vereinbarungen der deutsch-lettländische Fernsprechverkehr aufgenommen. In erster Linie nahmen Königsberg (Pr.) und Libau daran teil. Zwischen diesen Orten kostete die Gesprächseinheit 1,50 Goldfrank, wovon die beiden Endländer je 0,50 Goldfrank, die beiden Durchgangsländer (Memelgebiet und Litauen) je 0,25 Frank erhielten. Vom 1. November 1923 an galten neue Gebührensätze; Deutschland wurde in Zonen von 50, 100, 200 usw. je 100 km mehr Tiefe eingeteilt. Im Januar 1924 wurden in der Nacht Monatsgespräche zur halben Gebühr zugelassen, am 1. Mai 1925 Staatsgespräche. Vom Februar 1926 an besteht keine örtliche Beschränkung im deutsch-lettländischen Verkehr mehr; alle Orte Deutschlands können mit allen lettländischen Orten verkehren. Der Gebührenbemessung wird das Taxquadratverfahren mit Tilsit als Mittelpunkt zugrunde gelegt.

Vom 1. November 1926 an gilt das neue Abkommen vom 7./16. Oktober/12. November 1926.

8. Litauen.

Vom 22. Juli 1920 an wurden einzelne Firmen in Königsberg (Pr.) zum Fernsprechverkehr mit Teilnehmern in Kowno (Kaunas) zugelassen. Im Dezember 1920 wurde der allgemeine Sprechverkehr zwischen Deutschland und Litauen aufgenommen. Dringende Gespräche zur dreifachen Gebühr waren zugelassen. Deutschland wurde in Zonen von 50, 100, 200 usw. je 100 km mehr eingeteilt. Die Gebühren wurden mehrfach geändert. Seit dem 1. April 1926 wird im Verkehr Litauen–Ostpreußen nicht abgerechnet, wohl aber im Verkehr des übrigen Deutschlands mit Litauen; gleichzeitig wurden neue Gebühren und vom 1. Mai 1926 an der unbeschränkte Verkehr zwischen allen deutschen und allen litauischen Orten eingeführt. Hierbei bildet (abgesehen vom Verkehr mit Ostpreußen) Litauen nur ein einheitliches Taxgebiet, wäh-

rend Deutschland nach dem Taxquadratverfahren in Zonen von je 100 km Tiefe geteilt wird, die sich kreisförmig um Tilsit legen. Im Verkehr Litauens mit Ostpreußen werden die Gebühren nach Entfernungen von Ort zu Ort bemessen.

Der Verkehr Deutschland–Memelgebiet, der einige Zeit bestand, ist in dem deutsch-litauischen Verkehr aufgegangen; an die engen Beziehungen erinnern noch die übernommenen Nahzonen von 10, 25 und 50 km (von Ort zu Ort).

Vom 1. November 1926 an gilt das neue Abkommen vom 15./23. November 1926.

9. Luxemburg.

Auf Grund des ersten Übereinkommens vom 20. August 1902 wurde der deutsch-luxemburgische Fernsprechverkehr aufgenommen. Die Gesprächseinheit kostete bei einer Entfernung bis zu 100 km = 1 ℳ, bis zu 500 km = 1,50 ℳ, bis zu 1000 km = 2 ℳ und über 1000 km = 2,50 ℳ; hiervon erhielt Luxemburg stets 0,50 ℳ. Wie in allen Verkehrsbeziehungen traten auch in den deutsch-luxemburgischen im Laufe der Zeit verschiedene Änderungen ein.

Nach dem Kriege wurde der Verkehr am 22. September 1919 im selben Umfang wie früher wieder aufgenommen, doch wurden die Gebühren neu festgesetzt. Die Gesprächseinheit kostete in der Nahzone 1 ℳ, in der Fernzone I = 2 ℳ, II = 3 ℳ, III = 4 ℳ, IV = 5 ℳ. Davon erhielt Luxemburg in der Nahzone 0,50 ℳ, in den Fernzonen 1 ℳ. Die Nahzone reichte bis 50 km; die Fernzonen entsprachen den früheren Zonen.

Am 1. November 1926 trat das Abkommen vom 21. September/9. Oktober 1926 in Kraft.

10. Niederlande.

Das erste Fernsprechübereinkommen zwischen Deutschland und den Niederlanden vom 20. Juli 1896 betraf die Aufnahme des Fernsprechverkehrs zwischen Berlin, Hamburg, Bremen einerseits und Amsterdam, Rotterdam andrerseits. Die Gesamtgebühr für die Gesprächseinheit belief sich zwischen Bremen und den Niederlanden auf 3 Frank, Hamburg und den Niederlanden auf 3,50 Frank, Berlin und den Niederlanden auf 4 Frank; die Niederlande erhielten von diesen Sätzen stets 1,50 Frank. Dringende Gespräche zur dreifachen Gebühr waren zugelassen. Der Verkehr blühte schnell auf.

Nach dem Kriege wurden bereits im Dezember 1918 einzelne Sprechbeziehungen wieder zugelassen. Am 15. Februar 1919 konnte der allgemeine Verkehr wieder aufgenommen werden. Am 1. September 1919 wurden neue Gebühren eingeführt. Die Gesprächseinheit kostete im Grenzverkehr 1 Frank, im Verkehr der Niederlande mit der deutschen Zone 1 = 2,25 Frank, 2 = 3,50 Frank, 3 = 4,75 Frank, 4 = 6 Frank. Zahlreiche Änderungen, auch der Gebühren, folgten.

Der 1. November 1926 brachte auch für den deutsch-niederländischen Fernsprechverkehr ein neues Übereinkommen (vom 26. Oktober/3. November 1926).

11. Norwegen.

Zwischen Deutschland und Norwegen wurde das Übereinkommen vom 14./31. August 1903 am 1. Oktober 1903 in Kraft gesetzt. Danach wurde Deutschland in 3 Zonen mit folgenden Gebühreneinheiten eingeteilt: Zone 1 = 1,25 Frank, 2 = 2 Frank, 3 = 2,75 Frank, und Norwegen in 4 Zonen: 1 = 0,75 Frank, 2 = 1,50 Frank, 3 = 2,25 Frank, 4 = 3 Frank. Zugelassen wurden dringende Gespräche zur dreifachen Gebühr; eine Voranmeldung kostete ebenso wie ein Xp-Gespräch einen Zuschlag von 0,50 Frank. Zunächst wurden nur zwischen Hamburg und Lübeck einerseits und Christiania andrerseits Gespräche vermittelt; Gesamtgebühr 3,50 ℳ; dann trat Rostock hinzu. Dänemark erhielt eine Durchgangsgebühr von 0,75 Frank und Schweden von 1,40 Frank.

Kurz nach dem Kriege wurde der Verkehr wieder aufgenommen. Hierbei wurden sogleich Versuche gemacht, Berlin, Stettin und Stralsund ebenfalls den Verkehr mit Christiania zu ermöglichen. Es wurden gute Ergebnisse über das Seekabel Stralsund–Malmö erzielt, das am 1. Dezember 1919 in Betrieb genommen worden war. Nun verlangte Dänemark einschließlich des Kabelzuschlages eine Durchgangsgebühr von 2,25 Frank und Schweden von 3,75 Frank. Dabei ergaben sich folgende Gebührensätze für die Gesprächseinheit: a) über Dänemark für die deutsche Zone 1 = 9,75 Frank (Deutschland = 2,25 Frank, Dänemark = 2,25 Frank, Schweden = 3,75 Frank, Norwegen = 1,50 Frank), für die deutsche Zone 2 = 11,25 Frank (Deutschland mehr 1,50 Frank); b) über Schweden für die deutsche Zone 1 = 7,50 Frank (Deutschland = 2,25 Frank, Schweden = 3,75 Frank, Norwegen = 1,50 Frank), für die deutsche Zone 2 = 9 Frank (Deutschland mehr 1,50 Frank).

Vom 20. Januar 1924 an wird Norwegen in 5 Zonen und Deutschland in Zonen von je 100 km Tiefe eingeteilt, die sich nach dem Taxquadratverfahren kreisförmig um Stralsund legen.

Am 1. November 1926 ist das neue Übereinkommen vom 14./20. September/8. Oktober/1. November 1926 in Kraft getreten.

12. Österreich.

Österreich ist das erste fremde Land, mit dem Deutschland den Fernsprechverkehr aufgenommen hat. Es wurden drei Übereinkommen abgeschlossen: 1. Das sogenannte Prager Übereinkommen zwischen dem Ober-Postdirektor von Dresden und dem Vorsteher der K. K. Post- und Telegraphen-Direktion in Prag vom 27. Mai 1891; 2. Das Prager Übereinkommen vom 14. Juni 1894 über den Fernsprechverkehr Berlin–Wien; 3. die Dresdener Verhandlungen vom 7./8. Januar 1898. Das erste Abkommen bezieht sich auf die Leitungen Zittau–Reichenberg und Großschönau–Warnsdorf. Für den Verkehr Berlin–Wien wurden die Dienststunden auf 7 Uhr vorm. bis 10 Uhr nachm. festgesetzt; die Gesprächseinheit kostete 3 ℳ, wovon Deutschland 1 ℳ zufiel. Dringende Gespräche zur dreifachen Gebühr waren zugelassen. Die Dresdener Verhandlungen setzten folgende Gebühreneinheiten fest: bis 25 km Luftlinienentfernung (ohne große Umwege) = 50 Pf. (abrechnungsfrei); der nächste Satz belief sich auf 1 ℳ, die halbschiedlich geteilt wurde; der folgende auf 2 ℳ (z. B. Dresden–Karlsbad); der vierte auf 3 ℳ (z. B. Berlin–Karlsbad); eine Leitung Frankfurt (Main)–Wien über Nürnberg-Fürth wurde vorgesehen. 1899 wurden Xp-Gespräche, 1909 Monatsgespräche während der Nacht und das Taxquadratverfahren für die Gebührenberechnung eingeführt; die Entfernungen wurden von Ort zu Ort gemessen.

Nach dem Kriege war der allgemeine Fernsprechverkehr mit Österreich bereits am 22. November 1918 wieder auf-

genommen. Am 1. Februar 1919 wurden dringende Staatsgespräche zur dreifachen Gebühr, am 1. Juli 1919 dringende Pressegespräche und am 1. September 1924 auch Blitzgespräche eingeführt. Vom 1. Oktober 1922 an wird über die Gebühren nicht mehr abgerechnet.

Vom 1. November 1926 wird dem deutsch-österreichischen Fernsprechverkehr das neue Abkommen vom 7./14. Oktober/29. November 1926 zugrunde gelegt.

13. Polen.

Nach der Gründung Polens bestand ein Auslands-Fernsprechverkehr zunächst nur mit Polnisch Oberschlesien, nachdem dies vom Deutschen Reiche losgetrennt wurde. Diesem Verkehr lag das sogenannte Genfer Abkommen über Oberschlesien vom 15. Mai 1922 zugrunde. Die Bestimmungen dieses Abkommens sollten, soweit sie den Fernsprechverkehr betrafen, so lange gelten, als in Polnisch Oberschlesien die deutsche Mark das einzige Zahlungsmittel war. Dies war vom 1. November 1923 an nicht mehr der Fall. Anschließend konnte der Verkehr zwischen Polnisch Oberschlesien und ganz Deutschland aufrechterhalten werden; daneben wurde der Verkehr zwischen Beuthen (Oberschlesien) einerseits und Warschau sowie Krakau andrerseits am 1. Dezember 1923 aufgenommen. Die besonderen Bedürfnisse der beiden Oberschlesien konnten durch Beibehaltung des billigen Grenz- und Bezirksverkehrs befriedigt werden; an ersterem nehmen die Gebiete bis zu 50 km Tiefe beiderseits der Grenze, an letzterem die Orte innerhalb des Industriedreiecks Gleiwitz, Myslowitz, Tarnowitz nach wie vor teil.

Allmählich traten Bestrebungen verschiedener, insbesondere geschäftlicher Kreise immer lebhafter hervor, die die Aufnahme des allgemeinen Fernsprechverkehrs mit Polen, in erster Reihe natürlich mit den Teilen Polens forderten, die einst zu Deutschland gehörten. Polen stimmte der Einrichtung eines allgemeinen Verkehrs grundsätzlich zu, die deutschen Vorschläge für dessen allgemeine Regelung und für Zulassung aller oder möglichst vieler Orte beiderseits der Grenze hatten jedoch nur sehr geringen Erfolg, weil in Polen die hierfür erforderlichen Leitungen fehlten, beziehungsweise für dessen Inlandsverkehr unentbehrlich waren. Es blieb somit nur übrig, Schritt für Schritt durch allmähliche Vermehrung der Leitungen und allmähliche Zulassung einzelner Orte zum deutsch-polnischen Verkehr vorzugehen. So konnte am 4. Mai 1925 eine Leitung Berlin–Posen in Betrieb genommen werden; zum Verkehr wurden Berlin und Frankfurt (Oder) mit Posen zugelassen. Am 1. Juli 1925 folgte die Leitung Berlin–Warschau und am 15. November 1925 die Leitung Breslau–Posen. Am 20. März 1926 wurde die kurze Grenzleitung Schlochau–Konitz und am 20. April 1926 die Leitung Schneidemühl–Bromberg dem Betrieb übergeben; die Leitung Berlin–Bromberg dürfte in Kürze sich anschließen. In der Zwischenzeit konnten nach zeitraubenden Einzelverhandlungen die verschiedenen Leitungen für eine Reihe von Orten Deutschlands und Polens dienstbar gemacht werden. Schließlich wurde auch eine die Gebührenfrage allgemein regelnde Vereinbarung getroffen. Nach dieser wird Deutschland in Zonen von je 100 km Tiefe eingeteilt, die sich der deutsch-polnischen Grenze anschließen; die erste Zone ist teils mehr, teils etwas weniger tief; Schlesien und Preußen fallen vollständig in die erste Zone. Im übrigen liegt der Zonenbildung das Taxquadratverfahren zugrunde; Mittelpunkt ist das Taxquadrat 6079.

Das Abkommen vom 1./24. November 1926 regelt mit Wirkung vom 1. November auch den Verkehr mit Polen neu.

14. Schweden.

Am 25. Juni 1903 wurde in London ein Übereinkommen über den Fernsprechverkehr zwischen Deutschland und Schweden abgeschlossen. Nach diesem wurde Deutschland in 3 Zonen mit den Gebührenanteilen von 1,25, 2 und 2,75 Frank für die Gesprächseinheit und Schweden in 4 Zonen eingeteilt mit den Anteilen von 0,75, 1,50, 2,25 und 3 Frank. Dringende Gespräche zur dreifachen Gebühr wurden zugelassen; für V- und Xp-Gespräche wurde ein Zuschlag von 0,50 Frank erhoben. In der ersten Zeit nahmen auf deutscher Seite an diesem Verkehr Berlin, Bremen, Hamburg, Lübeck, Stettin, Stralsund und Rostock teil, auf schwedischer Seite Stockholm, Gotenburg, Malmö und 8 weitere Orte.

Nach dem Kriege wurde am 1. Dezember 1919 das Seekabel Stralsund–Malmö in Betrieb genommen. Gleichzeitig trat eine neue Zoneneinteilung Deutschlands in 4 Zonen in Kraft; sie wurden nach dem Taxquadratverfahren von Stralsund aus festgesetzt. Die 1. Zone reichte bis zu 100, die 2. bis zu 250, die 3. bis zu 500 und die 4. über 500 km Entfernung. Die Gebührenanteile beider Länder waren gleich hoch, und zwar 2,25 für die 1., 3,75 für die 2., 5,25 für die 3. und 6,75 Frank für die 4. Zone; in diesen Sätzen waren die Kabelzuschläge mit enthalten. Am 1. Januar 1924 wurde Schweden in 5 Zonen mit den Anteilen 1,65, 2,75, 3,85, 4,95 und 6,05 Frank eingeteilt, während Deutschland Zonen von je 100 km Tiefe nach dem Taxquadratverfahren bildete, die sich kreisförmig um Stralsund legten. Seine Anteile beliefen sich auf 2,75 Frank für Zone 1 und je 0,60 Frank mehr für jede weitere Zone. Jeder Ort wurde nach Vornahme von Sprechversuchen auf beiden Seiten einzeln zum Verkehr zugelassen; aber schon vom 1. Juli 1925 an wurde die grundsätzliche Zulassung aller deutschen Orte zum Verkehr mit allen Orten der schwedischen Zonen 1 und 2 ausgesprochen.

Vom 1. November 1926 an wird dem deutsch-schwedischen Fernsprechverkehr das Abkommen vom 14./21. September 1926 zugrunde gelegt.

15. Schweiz.

Auf Grund der »Berner Verhandlungen vom 15. Juni 1898« wurde ein deutsch-schweizerischer Fernsprech-Grenzverkehr zwischen solchen Orten eingerichtet, die in der Luftlinie nicht mehr als 25 km voneinander entfernt lagen; die Gebühr betrug 0,60 Frank (ohne Abrechnung). Zur Zone 1 gehörten feste Gebiete beiderseits der Grenze und solche Orte, die etwa 100 km Entfernung nicht überschritten; die Gebühr belief sich auf 1,25 Frank (ebenfalls ohne Abrechnung). Zur Zone 2 gehörte das übrige Elsaß und die ganze Schweiz; Gebühr 2,50 Frank, wovon Deutschland 1,50, die Schweiz 1 Frank erhielt. Bei größeren Entfernungen wurden die Gebühren von Fall zu Fall berechnet; sie betrugen z. B. für Berlin–Schweiz = 4 Frank, wovon die Schweiz 1 Frank erhielt, für Köln–Schweiz = 3 Frank, Hamburg–Schweiz = 4 Frank. Dringende Gespräche waren zunächst nicht zugelassen. Einzelnachtgespräche kosteten ebensoviel wie Tagesgespräche, erst 1913 wurde für sie die $^3/_5$-Gebühr eingeführt. Monatsgespräche in der Nacht zur halben Gebühr waren vom 1. März 1907 an zulässig. Mit Bayern und Württemberg bestanden besondere Vereinbarungen.

Ende 1922 wurden alle Orte Bayerns, Württembergs und der Bezirke Konstanz, Karlsruhe (Baden), Darmstadt und Frankfurt (Main) zum Verkehr mit allen Orten der Schweiz zugelassen. Ab 1. April 1924 galten neue Gebührensätze, die nach der Entfernung von Ort zu Ort

bemessen wurden. Die Entfernungen wurden nach dem Tarquadratverfahren gemessen. Am 1. Juni 1925 wurde der örtlich vollkommen unbeschränkte Verkehr zwischen Deutschland und der Schweiz aufgenommen.

Das vom 1. November an geltende neueste Abkommen ist am 29. September/30. November 1926 unterzeichnet worden.

16. Tschechoslowakei.

Mit der Tschechoslowakei bestand ein Fernsprechverkehr, ehe ein besonderes Abkommen abgeschlossen wurde. Schon kurze Zeit nach dem Kriege wurden einzelne Teilnehmer in Deutschland zum Verkehr mit einzelnen Orten der Tschechoslowakei zugelassen; später nahmen einzelne Orte beiderseits der Grenze teil, und am 19. Januar 1920 wurde schließlich die Aufnahme des allgemeinen Verkehrs vereinbart. Im allgemeinen waren die Bestimmungen der Ausführungs-Übereinkunft für den internationalen Telegraphenverkehr zugrunde gelegt, teils sind auch Vereinbarungen zwischen Deutschland und dem alten Österreich angewendet worden. Vom 1. Februar 1921 an wurden Monatsgespräche zur halben Gebühr, vom 1. Juli 1924 an Blitzgespräche zur dreißigfachen Gebühr zugelassen. Die Gebühren wurden mehrfach geändert; abgerechnet wurde darüber nicht. Vom 1. April 1924 an wurden alle Orte der an die Tschechoslowakei angrenzenden deutschen Bezirke zum Verkehr mit allen Orten Böhmens, Mährens und Schlesiens zugelassen.

Vom 1. November 1926 gilt im deutsch-tschechoslowakischen Fernsprechverkehr ebenfalls ein Übereinkommen, das sich auf die Vollzugsordnung zum Welttelegraphenvertrag, Ausgabe Paris (1925) gründet; es ist förmlich jedoch bisher noch nicht vollzogen.

17. Ungarn.

Am 18. Oktober 1896 wurden in Berlin Verhandlungen über die Herstellung einer unmittelbaren Leitung Berlin–Budapest auf dem Wege durch ganz Schlesien geführt. Hinsichtlich der Gebühren wurde dabei nur festgesetzt, daß Deutschland von allen Sätzen 55 v H erhalten sollte. Als Dienstzeit wurden die Stunden von 7 Uhr vorm. bis 10 Uhr nachm. bestimmt, und als letzter Zeitpunkt für die Fertigstellung der Leitung wurde der 1. September 1897 festgelegt. Tatsächlich konnte auch am 28. August 1897 festgestellt werden, daß die Verständigung zwischen Berliner und Budapester Teilnehmern, die mit Doppelleitungen an ihr Amt angeschlossen waren, befriedigend war. Die mit Einzelleitungen an das Amt Budapest angeschlossenen Teilnehmer erreichten in der ersten Zeit noch keine ausreichende Verständigung; sie wurde indes bald erzielt. Vom 1. bis 8. September 1897 wurden 155 Gespräche, werktäglich also durchschnittlich 22, abgewickelt; der vierte Teil davon war dringend.

Nach dem Kriege war der deutsch-ungarische Fernsprechverkehr zeitweise besonders starken Unregelmäßigkeiten unterworfen. Im Januar 1919 wurden von 9 Uhr früh bis 7 Uhr abends zunächst nur dringende Staats- und Privatgespräche, in der übrigen Zeit gewöhnliche Gespräche über Wien vermittelt. Im Januar fanden Verhandlungen der Kommission für Drahttelegraphie in Paris statt, wo beschlossen wurde, die Fernsprechleitungen zwischen Deutschland und Ungarn sobald wie möglich wieder in Betrieb zu setzen. Schließlich erklärte sich die tschechoslowakische Verwaltung bereit, die von Polen bei Teschen unterbrochene Leitung Berlin–Budapest durch ein Ersatzstück auf tschechoslowakischem Gebiet in Gang zu bringen. Am 1. September 1921 konnte denn auch der Vollverkehr auf dieser Leitung wieder eröffnet werden. Vom 31. Januar 1923 an wurden auf je 100 km Entfernung 0,50 Goldfrank für die Gesprächseinheit erhoben. Ab 16. Dezember 1924 wurden für die ersten 300 km 3 Frank, für jede angefangenen weiteren 100 km 0,60 Frank mehr erhoben. Vom 1. Oktober 1924 an waren auch Monatsgespräche zur halben Gebühr zugelassen. Auch örtlich wurde der deutsch-ungarische Verkehr ständig erweitert; zurzeit nehmen 28 deutsche und 10 ungarische Orte daran teil; weitere Orte werden demnächst folgen.

Vom 1. November 1926 an gilt das Abkommen vom 1./7./19./29. Oktober 1926.

Zusammenfassung.

Nach den vorstehenden Ausführungen wurde der Fernsprechverkehr zwischen Deutschland und den einzelnen Ländern, soweit es sich nach den Akten feststellen ließ, zeitlich in folgender Reihenfolge aufgenommen:

1.	mit	Österreich	1891,
2.	»	Belgien	1895,
3.	»	den Niederlanden	1896,
4.	»	Ungarn	1896,
5.	»	der Schweiz	1898,
6.	»	Frankreich	1900,
7.	»	Luxemburg	1902,
8.	»	Dänemark	1903,
9.	»	Schweden	1903,
10.	»	Norwegen	1903,
11.	»	Italien	1912,
12.	»	der Tschechoslowakei	1920,
13.	»	Danzig	1920,
14.	»	Litauen	1920,
15.	»	Lettland	1920,
16.	»	Polen	1925,
17.	»	England	1926.

Beim Verkehr mit Polen ist von Polnisch-Oberschlesien abzusehen, das bereits vor 1925 aus der Zeit, in der es noch zum Deutschen Reiche gehörte, Verbindung mit ganz Deutschland besaß. (Schluß folgt.)

Das Papier.

Von Dr. A. Sommer, Ruppersdorf b. Reichenberg (Böhmen).

A. Ursprung und Geschichte des Papiers.

1. Wenig Industrien gibt es, deren Geschichte wie bei der Papiermacherkunst bis in sagenhafte Zeiten zurückgreift und keine zweite hat durch ihre Entwicklung in gleich hohem Maße den Fortschritt der gesamten Zivilisation gefördert. Ohne diese Erfindung wären Kunst und Wissenschaft, Handel und Gewerbe, wenn überhaupt, so nur weit langsamer vorwärts geschritten, denn das Papier ist das älteste und unentbehrlichste Mittel zur Festlegung und Verbreitung lebensfähiger Gedanken.

Das Papier leitet seine Bezeichnung von dem ägyptischen »Papyrus« ab, einer Sumpfpflanze, die in den

Flußniederungen des Nils gedieh. Es wurde damals auf ganz einfache Weise zubereitet; nach Entfernung der Wurzel und der oberen blättrigen Teile wurden die Stämmchen abgeschält und die in zwanzig Häutchen lagernden Bastfasern abgelöst. Die so gewonnenen Faserblättchen wurden in zwei Lagen aufeinander geschichtet, mit Nilwasser besprengt, dann geleimt, gepreßt, geglättet und getrocknet. Auf diese Weise wurden die Papierblätter gewonnen. Das älteste auf Papyrus geschriebene Dokument wird nach seinem Entdecker »Papyrus Prisse« genannt und stammt aus dem Jahre 5000 v. Chr. In Pharaonengräbern fand man Papyrusrollen, die lange vor Moses entstanden waren; und schließlich hat Sallier im Jahre 1828 einen Papyrus entdeckt, der ausführliche Beschreibung der Taten eines der größten Pharaonen, des Rhamses-Sesostris, enthält, ein Dokument, das die erste urkundliche Bestätigung vom Auszuge der Juden aus Ägypten erbrachte. Viele Standbilder und Inschriften legen Zeugnis ab von dem hohen Alter der Papyruskultur; ja, in den Gräbern von Gizeh wurden Berichte entdeckt und dann entziffert, die eine vor mehr als 7000 Jahren entstandene Hofbibliothek nachweisen, ein schlagender Beweis für den ungemein hohen Kulturstand des vorgeschichtlichen Ägyptens.

Man kann sagen, daß dieses Land das Monopol auf Papier besaß, denn von hier aus wurde damals die ganze Welt versorgt. Wir kennen verschiedene Bezeichnungen der ägyptischen Papiere, die man teils nach der Heimat der Stauden (Saitica, Tanitica) oder nach berühmten Personen (Liviana und Corneliana), noch öfter nach seiner Bestimmung benannte, so daß es »heiliges« für Hieroglyphentexte bestimmtes sowie »hieratisches Schriftpapier« für priesterliche Zwecke gab. Man hatte auch bereits verschiedene Papiersorten; Plinius z. B. zählt sieben Arten auf. Auch waren die Papyri der einzelnen Geschichtsepochen in Länge und Breite sehr verschieden. Die mit der Bütte hergestellten Bogen wurden im Bedarfsfalle aneinander geklebt; der vorderste Bogen hieß das »Protokollon«, woher unser Wort Protokoll stammt. Zu Beginn unserer Zeitrechnung befand sich die Papierherstellung in den Händen von einigen Grundbesitzern des Nildeltas, die ihre Pflanzen nach Alexandria schafften, wo riesige Fabriken mit Tausenden von Sklaven das Papier erzeugten. Die Plantagenbesitzer bestimmten den Preisgang nach Gutdünken und trieben ihn ständig in die Höhe; einmal stieg er auf zwei Drachmen für das Blatt, was — gemessen an den damaligen Lebensmittelpreisen — ein ungeheurer Preis war. Unter Kaiser Tiberius wurde die Papierausfuhr mit einer Steuer belegt. Um 165 n. Chr. erließ Ptolomäus VIII. ein Gesetz, das die Ausfuhr des Papiers untersagte. Das Ausfuhrverbot war nur kurze Zeit in Kraft; das genügte aber, um den Anlaß für die Vernachlässigung der so blühenden Papierindustrie zu geben. Sie war wenige Jahrhunderte später aus Ägypten vollständig verschwunden. Der Gebrauch von Papyrus wurde im Laufe der Jahrhunderte auch andern Völkern bekannt; er drang von Ägypten nach Hellas und Rom vor und erfuhr dabei manche technische Vervollkommnung. Bis an die Schwelle des Mittelalters war der Papyrus als Vermittler und Bewahrer des Volksgeistes unentbehrlich, bis um das 10. Jahrhundert ein anderes Mittel zur Niederschrift von Gedanken aus dem fernen Osten seinen Einzug in Europa hielt.

2. Die Araber waren es, die die merkwürdige Kunst der Papierbereitung aus Lumpen als eine Art Geheimwissenschaft betrieben und erst durch die Kreuzzüge zu ihrer Auslieferung gezwungen werden konnten. Keinesfalls sind jedoch die Araber als die Erfinder dieser Papiergattung anzusehen, denn wir wissen seit 1902 durch den Wiener Professor Dr. Julius Wiesner, daß in Ost Turkestan schon im 5. bis 6. Jahrhundert Hadern zur Papiererzeugung verwendet wurden, und Sven Hedin, der schwedische Forschungsreisende, hat nachgewiesen, daß das Hadernpapier als eine chinesische Erfindung anzusehen ist, die in das 3. Jahrhundert n. Chr. fällt. Allerdings handelte es sich hier durchweg um einen Papierstoff, der aus Pflanzenrinden, Pflanzen und Hadern zusammengesetzt war, denn den Chinesen waren die Grundsätze der Mazeration von Rinden- und Pflanzenfasern schon 130 v. Chr. bekannt, zu welcher Zeit der Hofbeamte Tsai-Lün aus der Rinde des Papiermaulbeerbaumes, gemischt mit alten Lumpen, durch Stampfen, Auslaugen, Kochen und Trocknen Schriftblätter erzeugte. Dieses Verfahren ähnelte dem Wesen nach unserer heutigen Zellulose-Papiererzeugung. Dieses Papier wurde — da Schriftblatt im Chinesischen »tschi« heißt — anfänglich »Tsai lün-tschi« genannt. Diese Art der Papierbereitung ist noch heute in China gebräuchlich und wird in Tausenden von Hausbetrieben gepflegt. Als Heimat der modernen Papiererzeugung ist jedenfalls China anzusehen, jene stumme Welt, die ihre zahllosen Kunstfertigkeiten strenge vor den Fremden verschließt. Die Papiermacherkunst wurde in China lange Zeit als Geheimnis betrachtet; erst im Jahre 795 n. Chr. gab man die Papiererzeugung, die bis zu diesem Zeitpunkt eine staatliche Geheimkunst war, frei. Die Araber ließen chinesische Arbeiter kommen und errichteten in Bagdad und Damaskus große Papierfabrikationsstätten. Vom 10. Jahrhundert an drang die Technik des Papiermachens, namentlich infolge der Kreuzzüge, in das Innere Europas ein. Jedenfalls war das arabische Spanien der erste europäische Herstellungsplatz des Hadernpapiers im 10. Jahrhundert. In Nordafrika besaß die Stadt Fez um dieselbe Zeit ungefähr 400 Papiererzeugungsstätten. In der Folge wurde Italien zur Wiege der Papiererzeugung; die erste Papierfabrik entstand zu Fabriano in der Mark Ancona, und das hier erzeugte Papier war lange Zeit in ganz Europa berühmt. Weitere Fabriken wurden in Padua, Treviso, Venedig und Mailand errichtet, und von dort wurde Süddeutschland mit Papier versorgt. Nach Frankreich gelangte die Papierfabrikation von Spanien aus und faßte zuerst in Languedoc und im Rhonetal Fuß. Deutschland und Österreich hatten die ersten Papiermühlen. Nachweislich im Jahre 1390 benutzte Ullmann Stromer zu Nürnberg die Gliesmühle zur Papierherstellung, während in Österreich die erste Papierfabrik 1520 in Groß-Ullersdorf in Mähren entstand. In rascher Aufeinanderfolge wurden Papiermühlen gegründet, sobald die Erfindung der Buchdruckerkunst durch Gutenberg (1452) seit dem Ende des 15. Jahrhunderts einen namhaften Aufschwung des Papierverbrauches hervorgerufen hatte.

3. Das ganze Mittelalter hindurch blieb die Papiererzeugung auf den Handbetrieb beschränkt. Die Papierbereitung als Handwerk war eine langsame und mühsame Herstellungsweise; es dauerte ziemlich lange, bis die Mechanik das Handwerk verdrängte. Der erste Schritt auf diesem Wege wurde von den Holländern gemacht, die statt der alten Stampfen einen Bottich mit mechanischem Rührwerk zur Zerkleinerung der Lumpen in Gebrauch nahmen. Die maschinelle Verfilzung der Papierfasern kam erst gegen Ende des 18. Jahrhunderts auf. Die älteste Type

einer Papiermaschine, die von Leistenschneider in Poncey erfunden wurde, bestand im wesentlichen aus Entwässerungszylindern und wird deshalb auch kurz Zylindermaschine genannt. Noch heute arbeiten zahlreiche Fabriken mit Zylindermaschinen, die allerdings mehr für Halbstoff- und Pappenerzeugung in Frage kommen. Bahnbrechend hat jedoch für die Papierfabrikation die Erfindung der Langsiebpapiermaschine durch Louis Robert in Essone bei Paris (1799) gewirkt. Ihr Prinzip besteht darin, daß die teilweise Entwässerung und Verfilzung des Papierbreies auf einem endlosen Metallsieb erfolgt, das gleichzeitig die Bestimmung von Breite und Dicke des Papierblattes ermöglicht. Nach wesentlichen Verbesserungen, insbesondere durch Bryan Donki in Bermondsey, kam die Langsiebpapiermaschine zuerst in England (1804) und in Österreich (1827) zur praktischen Verwendung. Das System der Maschine ist heute noch so ziemlich das gleiche wie am ersten Tage, nur sind naturgemäß zahllose Ergänzungen hinzugekommen, als deren wichtigste wohl die Konstruktion der sogenannten Selbstabnahmemaschinen zu betrachten ist, welche die unvollkommene Entwässerung auf dem Siebe durch unmittelbaren Anschluß von Zylinderwalzen beenden, und zwar so, daß ein Filz, der um die erste Walze gelegt ist, den halbtrockenen Papierstoff durch bloße Berührung vom Metallsiebe abhebt und weiter gelangen läßt. Insgesamt stehen heute in der Papiererzeugung zur Herstellung der Endfabrikate sieben Gattungen von Maschinen zur Verfügung:

Langsiebpapiermaschinen,
Zylinderpapiermaschinen,
Schöpfpapiermaschinen,
Kartonpapiermaschinen,
Strohpapiermaschinen,
Entwässerungsmaschinen,
Selbstabnahmemaschinen.

Es würde zu weit führen, an dieser Stelle auch alle Verbesserungen des Fabrikationsganges anzuführen. Doch einer Erfindung muß gedacht werden, denn auf ihr beruht der gewaltige Aufschwung, den die Papiererzeugung in quantitativer Beziehung seit einem halben Jahrhundert genommen hat. Es ist dies die Erfindung des Holzstoffes.

4. Die Araber hatten Europa nur die Hadernpapierbereitung gelehrt, und durch nahezu 1000 Jahre kannte man keinen anderen Rohstoff als Lumpen. Niemand wußte, daß das chinesische Papier aus Pflanzenfasern war. Die gewaltige Zunahme des Papierbedarfes stand also in keinem Verhältnis zur Menge des verfügbaren Rohstoffes. Erst in den Jahren 1765 und 1772 berichtete der Regensburger Naturforscher, Superintendent Dr. J. Chr. Schäffer, von einem Papier, das er aus Stroh, Mais und anderen Pflanzenfasern bereitet hatte. Auch dieses Ereignis geriet leider in Vergessenheit; erst der Weber F. Gottfried Keller entdeckte 1844 die papiertechnische Verwendbarkeit von Holzfasern und leitete in Groß Hainischen (Sachsen) die ersten Fabrikationsversuche damit ein. Es folgte 1854 die Erfindung des Strohstoffes durch Montgolfier, ein Rohmaterial, das auch heute noch, namentlich als Zusatz zur Hadernmasse oder Holzzellulose, starke Verwendung findet.

England benutzte infolge einer Erfindung von Routledge (1860) das Esparto- oder Alfagras, eine Grasart, die hauptsächlich aus Spanien und Nordamerika bezogen wird. War nun mit der Verwendung von Pflanzenfasern, namentlich von Holzstoff, der dringendsten Hadernnot gesteuert, so waren doch nicht nur die feinsten Papierqualitäten, sondern auch die große Menge der minder feinen Papiere auf die Verwendung von Hadern angewiesen, weil der Strohstoff sich nur für einzelne wenige Sorten gut verwenden ließ, der Holzstoff nur für geringe Qualitäten genügte, das Espartogras aber durch die Fracht sehr hoch zu stehen kam.

In dieser Krisis wirkte die Erfindung des Holzzellstoffes im Jahre 1872 in Amerika bahnbrechend. Durch Auslaugen des zerkleinerten Holzes mit Natron unter hohem Dampfdruck wurde der reine Holzzellstoff gewonnen, der die Herstellung eines weit festeren und weißeren Papiers ermöglichte, als mit Holzschliff allein zu erreichen war. Durch diese Erfindung nahm die Papierindustrie einen gewaltigen Aufschwung, und seither sind Holzstoff und Zellulose die wichtigsten Rohstoffe der Papierindustrie (83 v H aller verwendbaren Halbstoffe), während die anderen Pflanzenfasern wie Mais, Stroh, Espartogras und Hanf nicht mehr in dem früheren Maße Verwendung finden.

Niemand hätte in den siebziger Jahren, als das Holzpapier siegreich seinen Einzug hielt, daran gedacht, daß selbst der neue Rohstoff, das Holz, dessen Vorrat unerschöpflich scheinen mußte, ebenso zur Neige gehen könnte wie einst die Hadern. Als Basis für eine gesunde Rohstoffversorgung kommen deshalb nur waldreiche Gebiete in Frage, oder es muß sich die Möglichkeit bieten, Holz aus dem Nachbarland billig zu beschaffen. Bei Neugründung einer Papierfabrik werden diese Vorbedingungen, nämlich eine waldreiche Umgebung und leichte Zufuhr des Holzes, stets berücksichtigt werden müssen.

B. Die heutige Herstellung des Papiers.

Die Herstellung des Papiers hat im Laufe der Jahrhunderte eine vollständige Umwälzung erfahren; sie ist jedoch nicht sprungweise vor sich gegangen, sondern in langsamer und allmählicher Entwicklung. Die technischen Fortschritte auf diesem Gebiete sollen hier nicht alle erörtert werden. Um indessen die großen Wandlungen der Technik deutlich hervortreten zu lassen, sollen im folgenden die Grundzüge des Verfahrens bei handwerksmäßiger und bei vollendeter fabrikmäßiger Herstellung in engen Umrissen gegenübergestellt werden.

a. Die Herstellung von Handpapier.

Das Hauptrohmaterial für die Papiererzeugung war und ist die Pflanzenfaser. Ihre Gewinnung und Verfilzung stellt die eigentliche Aufgabe der Papierproduktion dar. Da von der Faser bestimmte Eigenschaften für die Papierherstellung verlangt werden, wie Glanz und Festigkeit, sind seit jeher die Fasern von Flachs und Hanf in erster Linie herangezogen worden. Auch tierische Haare, wie Schafwolle, und Seide können — mit Pflanzenfasern vermengt — bei der Papiererzeugung Verwendung finden, liefern allerdings ein rauhes und schlechtes Produkt. Zwei Hauptabschnitte sind bei der Papiererzeugung festzuhalten:

1. Die Herstellung der Papiermasse oder des »Zeuges«, eines dünnen Breies aus Faserstoff und Wasser, und
2. die Verfilzung der Fasern unter Entziehung des Wassers, d. h. die Bildung des Bogens, des eigentlichen Papiers.

Die Werkstatt der Papiererzeugung war zu den Zeiten des Handwerks die Papiermühle. In ihr wurden die

Lumpen nach Farben sortiert und mit einem Lumpenbeil auf einem Klotz zerstückt. Danach wurden die Lumpenschnitzel in verschlossenen Kellerräumen getrögt, d. h. mit Wasser durchnäßt, und so einem (6 bis 20 Tage langen) Gährungsprozesse unterworfen, welcher die der Isolierung der Faser hinderlichen Fett- und Farbstoffe zersetzte. Auf die gründliche Waschung folgte die Entfaserung, d. h. die Umwandlung der Lumpen in Papierzeug. In steinernen Trögen, Mörsern oder Zylindern wurden mit Eisen beschlagene Stampfer mittels Wasserrad und Hebelwerk auf und nieder gedrückt. Unter ständigem Zustrom von Wasser zerquetschten sie die Stoffe, bis die Faser vollständig frei lag. Die Leistungsfähigkeit eines solchen Stampfgeschirrs war der damaligen Technik entsprechend sehr gering. Vierzig Paare bereiteten in 24 Stunden 100 Pfund Papierzeug. Diesen sehr zeitraubenden Apparat verdrängte allmählich der Holländer, ein an den Enden halbkreisförmig geschlossener, niedriger Trog bis zu 7 m Länge und 4 m Breite, der aus Holz, Zement oder Stein hergestellt war. Eine Erhöhung auf der Bodenfläche, der Kropf genannt, ist mit einem Satz aufrecht stehender Messer, dem Grundwerke, versehen. Über diesen rotiert eine gußeiserne oder hölzerne Welle, und die Lumpen werden zwischen den an der Walze befestigten Messern und den Messern des Grundwerkes unter Zustrom von reinem und Ablauf von unreinem Wasser zerfasert.

An die Bereitung der Papiermasse schließt sich die Herstellung des Bogens. Das fertige Zeug wird in eine Bütte aus Holz oder Stein geleitet, wobei das Verhältnis zwischen Substanz und Wasser ein fest bestimmtes sein muß. Der bei der Bogenherstellung tätige Handwerker heißt der Schöpfer. Sein Werkzeug ist ein Gefäß, dessen Boden aus einem viereckigen Gitter mit einem mit feinmaschigem Messingdrahtnetz überzogenen Holzrahmen besteht, der die Papierform genannt wird, deren Seitenwände ein Gestell weiterer abnehmbarer Holzrahmen, den Deckel, bilden. Der Schöpfer holt sich seine Masse durch Eintauchen der Form in die Bütte und bringt mittels Schwingen und Schütteln das Wasser zum Abfließen und die Faser teilweise zur Verfilzung. Die Stärke des so gebildeten Bogens hängt von der Höhe des Deckels ab. Der nun fertige Bogen geht in die Hand des »Gautschers« über, der den Entwicklungsprozeß fortsetzt. Er überträgt den Bogen auf ein Filztuch, das das Wasser aufsaugt, und er schichtet dann weiter Filz auf Bogen und Bogen auf Filz, bis er einen Pausch von etwa zwanzig Bogen gebildet hat. Der fertige Pausch kommt in die Handpresse, ihr Druck bewirkt weiter Wasserentzug und vollständige Verfilzung der Faser. Die gepreßten Bogen werden in Stößen von jeweils zwei bis sechs Bogen über Seile gehängt und so dem Luftzug ausgesetzt. Nachher wird der Bogen geleimt, abermals getrocknet und zur Beseitigung letzter Unebenheiten nochmals gepreßt, ausgelesen, geglättet, gefaltet und in Bücher abgeteilt.

Diese Herstellungsart blieb bis auf den heutigen Tag erhalten, und in kleinen Papiermühlen des Böhmer Waldes wird auf diese Weise jetzt noch das vortreffliche Büttenpapier hergestellt. Dieses handwerklich hergestellte, geschöpfte Büttenpapier ist von besonders guter Beschaffenheit und wird heute noch vielfach begehrt.

b. Die Herstellung des Maschinenpapiers.

Die bisher dargestellte, handwerkliche Technik ist rein empirisch. Der Handwerksbetrieb wurde später verdrängt durch rationell arbeitende Maschinen. Die Herstellung wird dadurch um ein Tausendfaches beschleunigt und wirkt zeit- und materialersparend. Als Rohstoff kommen weiterhin Hadern in Frage, denn von den zahlreichen Faserstoffen haben nur drei sich als zureichend erwiesen: Holz, Stroh und Alfafaser. Bei der Gewinnung des Holzstoffes kommt es darauf an, die Zellulose von den ihr anhaftenden Harzen, Gummi, Ölen, Farben und Klebstoffen zu befreien. Es hat sich ergeben, daß das Holz der Fichte unter diesen Gesichtspunkten den Vorzug verdient, denn es liefert eine feine, weiße, biegsame Faser. Sie wird auf zwei Wegen gewonnen, nämlich entweder auf mechanische Weise, wobei das Holz mittels Schleifsteins in seine kleinsten Teile zerfasert wird — so entsteht der Holzschliff, der das Hauptkontingent zu den gewöhnlichen Pack- und Zeitungspapieren liefert —, oder auf chemische Weise, wobei durch Alkalien die Inkrusten aufgelöst und zerstört werden. Diese Methode liefert Holzzellulose[1]), den Grundstoff für die guten Druckpapiere.

Die Bereitung des Papierzeugs zerfällt, soweit sie noch Hadern als Rohstoff benutzt, nunmehr in drei Hauptabschnitte, das sind das Sortieren, Reinigen und Zerkleinern der Lumpen, und mehrere Nebenarbeiten, wie Bleichen, Bläuen, Mischen und Leimen. Die Lumpen werden mittels Lumpenschneidemaschinen in kleine Stücke zerschnitten. Die Zerkleinerung ist gleichzeitig eine Vorbereitung für die Reinigung. Auf mechanischem Wege werden die zwischen den Fasern sich ansetzenden Schmutzteile durch Öffnen der Faser beseitigt, auf chemischem Wege mit Fett und Leim, wodurch Verunreinigungen durch Farbe und Rost aufgelöst werden. Vor diesem Reinigungsprozeß erfolgt eine Staubentziehung im »Drescher«, worin die Lumpen zwischen zwei mit Zähnen besetzten Zylindern hin und her geschleudert werden. Die eigentliche Trockenreinigung erfolgt im »Schlagwolf«. Hierauf folgt noch eine nasse Reinigung, die die letzten inkrustierenden Bestandteile entfernt. Der Gewichtsverlust der Hadern bei chemischer Reinigung beträgt je nach Beschaffenheit und Farbe 18 bis 36 v H. Das nun vollkommen gesäuberte Zellgewebe wird in Holländern zerkleinert, und die einzelnen Fäden werden entschlungen. Der Stoff wird doppelt gemahlen, in gröberes Halbzeug und feineres Ganzzeug, dieses für besonders feine Papiersorten. Hierauf wird in einem Mischholländer die Masse mit anderen Misch- und Filzstoffen vermengt, deren Verhältnis nach Maßgabe der von dem fertigen Erzeugnis verlangten Qualität gewählt wird. Von den wesentlichsten Materialfaktoren für das Erzeugnis kommen in Frage: Holzschliff, Zellstoff und Strohstoff, ferner die Füllstoffe, wie Kreide, Schwerspat, Kaolin, Gips u. a. m. Sie sind nicht papierbildend, sondern erhöhen nur Glanz und Glätte oder bewirken die Farbe des Papiers. Ihre Verwendung gründet sich vor allem darauf, daß sie das Gewicht des Produkts wesentlich erhöhen. Die Zuteilung von Farben richtet sich ganz nach den herzustellenden Sorten, und das gleiche gilt auch von den späteren Arbeiten, wie Bleichen, Bläuen und Leimen. Die chemische Bleiche soll die Farbstoffe der Rohmaterialien zerstören. Als Bleichmittel dient Chlor, sei es als Gas, sei es in Wasser gelöst als Chlorwasser, oder in Verbindungen zumeist als Chlorkalk. Die Wirkung des Bleichens wird noch verstärkt durch bläuende Farbzusätze, wie Indigo, Berlinerblau oder Ultramarin. Das aus verfilzten Fasern gebildete Papier ist porös und deshalb nur zu wenigen Zwecken,

[1]) Natronverfahren seit 1857, Sulfitverfahren seit 1877 (nach Heyer).

wie Löschen, Filtrieren usw., brauchbar; es wird nachher noch mit animalischem Leim oder mit Tonerde, am besten aber mit Harzseife geleimt, wozu die Pflanzenfaser die größte Affinität besitzt. Die Bildung des Bogens aus dem fertig bereiteten Zeuge erfolgt auf maschinellem Wege nach gleichen Grundsätzen wie bei der Herstellung des Handpapiers. Sie unterscheidet sich von ihr dadurch, daß die Detailarbeiten nicht mehr einzeln für sich, sondern in ununterbrochener Folge ausgeführt werden. Die endlose Siebmaschine verrichtet all diese Nebenarbeiten. Als Erzeugnis ergibt sich nicht mehr ein einzelner Bogen, sondern ein endloses Papierband, das allerdings noch nicht vollständig gebrauchsfähig ist. Hierzu sind noch Vollendungsarbeiten notwendig, die nach Sorte und Verwendungszweck verschieden sind, so das Anbringen des Wasserzeichens, das Hervorbringen eines gesteigerten Glanzes, die Zerlegung in bestimmte Maße und das Sortieren nach Güte.

Der Hamburg-Danziger (pommersche) Kurs.

Ein Beitrag zur Geschichte des Hamburger Botenwesens.

Auf archivalischer Grundlage bearbeitet von Postrat Teubner, Hamburg.

Von den vielen Kursen, auf denen die Boten und Posten der alten Hansestadt Hamburg liefen, fuhren oder ritten, ist neben dem Amsterdamer und Lübecker der durch Mecklenburg nach Pommern führende Kurs am längsten in freistädtischem Besitze geblieben. Die Geschichte dieser Boten- und Postverbindung bietet neben beachtenswerten kulturgeschichtlichen Vorgängen einen Einblick in das Werden und Wachsen der Verkehrstechnik und zeigt auch, wie Hamburger Zähigkeit und hansische Staatskunst uralte Boten- und Postrechte geschickt gegen übermächtige Feinde und Nebenbuhler zu verteidigen wußte, wennschon es nicht völlig zu vermeiden war, daß die hinsichtlich dieser Verbindung hamburgischerseits beanspruchten Rechte infolge der Angriffe der Nachbarregierungen allmählich abbröckelten.

Die Anfänge des Hamburg-Danziger Botenwesens und die erste Botenordnung.

Auf der großen Handelsstraße, die von Antwerpen und Amsterdam über Hamburg nach Danzig führte, verkehrten schon im 15. Jahrhundert Boten aus diesen Städten. Ihr Weg führte sie über Bremen, Hamburg, Lübeck, Wismar, Rostock, Demmin, Anklam, Stettin, Stargard und Stolp nach Danzig und wieder zurück. In der günstigen Jahreszeit wurden die Briefe auch auf dem Seewege befördert. Im Jahre 1593 stellten die Ältesten der Kaufmannschaft zu Hamburg drei ihrer Bürger als Boten für den Kurs nach Danzig an, zu denen bald ein vierter kam; diese führten die Reise zu Fuß aus und brauchten für den Hin- und Rückweg zusammen 4 bis 5 Wochen, je nach der Jahreszeit und der davon abhängigen Beschaffenheit der Wege. Auch die Stadt Danzig hatte mehrere in Danzig ansässige Boten für diesen Kurs; sie machten sich im Laufe der Zeit in Hamburg sehr unbeliebt, weil sie sich dort lange aufhielten und möglichst viele Briefe für ihre Weiterreise nach Antwerpen und Amsterdam sowie für die Rückreise nach ihrer Heimatstadt an sich zogen. Infolgedessen verbot der Hamburger Magistrat den Danzigern, sich länger als 24 Stunden in Hamburg aufzuhalten. Bis zum Jahre 1593 wurden die Botengänge unregelmäßig ausgeführt. Der Anschluß sollte nun so geregelt werden, daß jeden Sonnabend ein Bote aus Amsterdam eintraf und daß jeden Montag ein Bote nach Danzig abreiste. Unter diesen Umständen legte der Hamburger Magistrat dem Rate zu Danzig nahe, seine Boten fortan nur noch bis Hamburg laufen zu lassen und die Strecke Hamburg–Amsterdam den Hamburger Boten — gemeinsam mit den Amsterdamern — zu überlassen. Diesem Vorschlage stimmte Danzig zu; doch mußte der Danziger Oberbote (Botenmeister) geldlich entschädigt werden, indem jeder in Danzig eintreffende Hamburger Bote ihm für jede Hinreise einen Gulden zahlte. Dafür nahm er auch die aufzuliefernden Briefe an und verteilte die von den Hamburgern nach Danzig überbrachten Sendungen. Die Hamburger Boten gingen sehr bald dazu über, außer gewöhnlichen Briefen auch Geldsendungen, Pakete und Reisende mitzunehmen, zu welchem Ende sie eigene Pferde und Wagen erwarben. Die Erträgnisse aus diesem immer mehr sich vergrößernden Unternehmen flossen so reichlich, daß die Hamburger Boten zum Wohlstande gelangten, obwohl ihre Dienstführung und besonders ihre Pünktlichkeit manchmal zu wünschen übrig ließen; auch Unredlichkeit, Gebührenüberteuerung und Trunksucht wurden manchem von ihnen vorgeworfen. Um diese Unzuträglichkeiten abzustellen, entschlossen sich die Kaufmannsälterleute, ebenso wie früher für den Kurs nach Antwerpen so nun auch für den Hamburg-Danziger Verkehr eine Botenordnung aufzustellen. Dies geschah im Jahre 1597[1]). Durch diese Botenordnung wurde u. a. bestimmt,

a) daß jeder Bote im Sommer am 29. Tage, nachdem er von Hamburg nach Danzig gereist sei, in Hamburg wieder ankommen solle, und zwar immer Montags, während in der Winterszeit ihm höchstens 36 Tage für die Hin- und Rückreise zugestanden wurden,

b) daß die Boten auf die treue Erfüllung aller ihrer Dienstpflichten vereidigt wurden und

c) daß sie 400 Reichstaler Sicherheit oder Bürgschaft stellen sollten.

Waren sie in Krankheits- oder Unglücksfällen an der Ausführung oder Weiterführung ihrer Reise verhindert, so mußten sie unverzüglich für einen zuverlässigen, das Vertrauen der Kaufmannschaft genießenden Ersatzmann sorgen. Auch für ihn mußte eine Kaution in gleicher Höhe hinterlegt werden, sei es, daß der Ersatzmann sie selbst stellte oder daß der an der Reise verhinderte Ordinaribote oder ein wohlhabender Hamburger Bürger gutsagte.

Die Boten mußten langsam fahren, da die Wagen hochbepackt und die Wege, besonders bei andauerndem Regenwetter und in der Winterszeit, schwer passierbar waren. Der Brief-, Paket- und Güterverkehr scheint bedeutend gewesen zu sein, denn in verschiedenen Schriftstücken steht, daß die Danziger Boten auf ihre Wagen so viel aufgepackt hätten, daß sie unterwegs liegen blieben. Mit der Schnelligkeit der Briefbeförderung sah es daher trübe aus. Trotzdem blieb den Hamburger und Danziger

[1]) Hamburger Staatsarchiv. Archiv der Börsenalten. Band II 61a. Stück 245. Originalentwurf.

Kaufleuten keine Wahl; sie mußten sich wohl oder übel dieser Schneckenpost bedienen. Die Briefgebühren, Gepäckbeförderungskosten und Passagiergelder waren hoch. So war es denn kein Wunder, daß die 7 Hamburg-Danziger Boten durch ihre Fahrten reich wurden, obwohl sie meistens trunkfeste Männer waren, die unterwegs in den Wirtshäusern etwas draufgehen ließen. Im Jahre 1623 hatten sich die Klagen über die Boten so gehäuft, daß der Magistrat von Danzig zwei Jahre später seinen Postmeister nach Hamburg schickte, um die Beschwerden zu untersuchen und gleichzeitig die Einrichtung einer Reitpost vorzuschlagen, die von beiden Seiten bis nach Stettin verkehren sollte. Hier sollte ein von beiden Städten eingesetzter Postmeister die Briefe zwischen den Boten beider Städte auswechseln und die Briefgebühren verrechnen. Auch sollte Hamburg zur größeren Beschleunigung der Reise drei weitere Boten einsetzen.

Teilung des Kurses in Stettin.

Demgemäß wurde der Danziger Stadtbotenmeister Hans Holst beim Stettiner Magistrate namens der Danziger Börsenalten mit der Bitte vorstellig, einen »guten Mann« namhaft zu machen, der in Stettin als Botenmeister für die Hamburg–Danziger Boten angenommen werden könne. Dabei deutete Holst an, daß man es mit dem bewährten Stadtkanzleibeamten Brüsehaver versuchen könne. Dieser Vorschlag war dem Magistrat angenehm; Brüsehaver war ebenfalls einverstanden, und so wurde er am 15. September 1625[2]) vereidigt. In der Eidesformel gelobte der neu angenommene Postmeister, daß er alle Briefe, Pakete und Geldsendungen, die ihm von den verordneten Danziger und Hamburger Postreitern wie auch von andern Boten, Kutschern, Kaufleuten usw. übergeben würden, gemäß der »Charte« ungesäumt weiterbefördern oder den Empfängern zustellen und als Entgelt lediglich den Betrag erheben wolle, »als die Rolle besaget«.

Brüsehavers Haus lag von der Stadtmitte ziemlich weit entfernt. Daher erklärte er sich damit einverstanden, daß die eingehenden Briefkarten im Gewandschnitts- und Seglerhause ausgehängt werden sollten. Dies Gebäude wurde von den Ratsmitgliedern, von den Kaufleuten und auch von andern Bürgern um so lieber besucht, als sich darin eine wegen ihrer Weine hochgeschätzte Trinkstube befand. Die Gäste konnten dann das Angenehme mit dem Nützlichen verbinden, indem sie vor oder nach dem Trunk die aushängenden Briefkarten daraufhin durchsahen, ob auch für sie selbst Post angekommen sei.

Fortan erfolgte die Auswechselung der beiderseitigen Postsendungen in Stettin durch Vermittelung eines von Hamburg und Danzig besoldeten Postmeisters, der natürlich auch die in Stettin zur Auflieferung gelangenden Postsendungen annahm und sie, je nachdem sie in der Richtung nach Hamburg oder Danzig gingen, den Hamburger oder Danziger Boten aushändigte. Der Gesamtkurs Hamburg–Danzig war also seit 1625 in Stettin in zwei Teile zerschnitten. Die von der Kaufmannschaft auf diese Maßnahme gesetzten Erwartungen erfüllten sich indessen nicht sogleich in vollem Umfange, denn die Hamburger Boten wollten sich nicht so schnell an die pünktliche Einhaltung der Beförderungsfristen gewöhnen. Sie warteten nämlich in Lübeck, Wismar, Rostock usw., bis die dort ansässigen Kaufleute die eingegangenen Briefe beantwortet hatten, worauf die Boten die Antworten gleich mitnahmen. Dadurch erlitten natürlich die nach Stettin, Danzig usw. gerichteten Briefe bedeutende Verzögerungen. Schließlich wurden die Hamburger Boten aber doch an eine gewisse Pünktlichkeit gewöhnt. Dieser Erfolg beruhte zweifellos auf der durch den Stettiner Postmeister ausgeübten Überwachung des Personals, das bei Unpünktlichkeiten wiederholt mit empfindlichen Geldstrafen belegt wurde. Gewisse Schwierigkeiten ergaben sich zwischen Hamburg und Danzig bei Verrechnung der beiderseitigen Gebühren einnahmen, da wegen der verschiedenen Längen beider Streckenteile ungleiche Sätze bestanden und die Gebühren für die über Danzig und auf der andern Seite über Hamburg hinausgehenden Briefe nicht leicht zu ermitteln waren. Auch die Folgeerscheinungen des Dreißigjährigen Krieges machten sich, je länger je mehr, geltend. Infolge Auftretens der Pest und anderer verheerender Seuchen mußten die deutschen Staaten ihre Grenzen zuweilen auf längere Zeit für jeden Verkehr sperren.

Die Beziehungen zu den Nachbarstaaten.

Die Krone Schweden hatte nach dem Tode des kinderlosen Herzogs Bogislaws XIV. unter Mißachtung der Brandenburger Erbrechte von Pommern Besitz ergriffen. Der schwedische Generalgouverneur für Pommern setzte alsbald einen schwedischen Postmeister in Stettin ein, dessen Wirkung sofort zu spüren war, denn in demselben Jahre 1641[3]) führten Bürgermeister und Rat der Stadt Hamburg bei dem schwedischen Statthalter in Stettin, Johann Lillienströhm, darüber Beschwerde, daß dort Briefe angehalten und geöffnet würden, ein Verfahren, das der freien Ausübung der »Commerzien« und der vom schwedischen Reichskanzler erlassenen Verordnung schnurstracks zuwiderlaufe. Lillienströhm erwiderte, das geschehe zur Verhinderung staatsgefährlicher Umtriebe, denn verschiedene Hamburger Kaufleute beförderten innerhalb ihrer Briefe heimliche Schreiben an Offiziere feindlicher Staaten.

Im übrigen ging den Schweden die Briefbeförderung in Mecklenburg und Pommern zu langsam vonstatten. Daher begab sich im Jahre 1641 der schwedische Postmeister Jakob Becker von Riga nach Hamburg, um hier wegen Beschleunigung der Reisen zwischen Riga über Königsberg (Pr.), Danzig, Stettin und Hamburg zu verhandeln. Beckers Vorschlag deckte sich mit einem bereits im Jahre 1625 von der Stadt Danzig gemachten Vorschlage, denn auch er wollte die Wagenfahrten der Boten zwischen Danzig und Hamburg abschaffen und auf der ganzen Strecke Riga–Hamburg reitende Boten verkehren lassen. Sein Plan fand aber in Hamburg keine Gegenliebe. Unter Drohungen wiesen ihn die »zum Danziger Botenwesen verordneten Hamburger Bürger« ab, weil dadurch angeblich dem kaufmännischen Handel großer Nachteil zugefügt werde und ein reitender Bote nicht so sicher fortkommen könne als einer zu Wagen. Im Jahre 1645 versuchte Becker nochmals, seine vernünftigen Absichten zu verwirklichen[4]); sie scheiterten aber wiederum an der hamburgischen Hartnäckigkeit. Hamburg behielt seine — übrigens höchst einträglichen — Wagenfahrten bis Stettin vorerst noch bei und ließ sich auf ihre Umwandlung in Reitposten nicht ein.

Die Neubesetzung der Dienststelle des verstorbenen Stadtpostmeisters Kautz in Stettin im Jahre 1645 gab zu lebhaften Streitigkeiten zwischen Danzig und Hamburg

[2]) A. a. O. Stück 261b. Spätere Abschrift aus dem Jahre 1645.

[3]) A. a. O. Bl. 256. Urschrift.

[4]) A. a. O. Stück 257. Abschrift.

einerseits und Stettin anderseits Anlaß[5]). Die Stettiner Kaufmannsälterleute wollten die Stelle einem ihnen genehmen Bürger übertragen, während die Hamburger Börsenalten und die Danziger Postherrn das Recht der Besetzung dieser Dienststelle für sich beanspruchten; diese übertrugen auch tatsächlich das Amt einem gewissen Hans Briß, der die Tochter seines Amtsvorgängers Kautz geheiratet und der bereits zu Lebzeiten seines Schwiegervaters die Postgeschäfte mitbesorgt hatte.

Im Sommer 1646 hatten die Schweden die ebenfalls verwaiste schwedische Postmeisterstelle in Stettin an Jens Olßen übertragen, und im Juli desselben Jahres verlangte Graf Leonhardt (Linhardt) Torstenson, der schwedische Generalfeldmarschall und Generalgouverneur des Herzogtums Pommern, vom Bürgermeister und Rate der Stadt Hamburg, daß der in Stettin zwischen Hamburg und Danzig auszutauschende Briefwechsel dem Olßen übergeben werden möchte. Die Hamburger Börsenalten baten ihren Magistrat, dies Ersuchen abzulehnen mit der Begründung, daß der von ihnen gemeinsam mit den Danziger Börsenalten in Stettin eingesetzte Postmeister seit langen Jahren den Austausch der Briefe vermittelt habe, die ihm von den Hamburg-Stettiner und Danzig-Stettiner Boten übergeben worden seien. Außer auf diesen langjährigen und stets unbestrittenen Besitz möchten sich Bürgermeister und Rat gegenüber dem Gouverneur Torstenson auch darauf berufen, daß der Schwedenkönig Gustav Adolf und seine Nachfolgerin, Königin Christine, wiederholt mündlich und schriftlich versprochen hätten, die Hamburger Bürger bei ihren Privilegien, Frei- und Gerechtigkeiten zu lassen, zu schützen und zu unterstützen. In diesem Sinne schrieb der Magistrat alsbald an Graf Torstenson. Inzwischen hatten aber die Schweden dem 1645 in Stettin eingesetzten Hamburg-Danziger Postmeister Briß übel mitgespielt. Am 9. und 10. Juni 1646 waren schwedische Offiziere und Soldaten in sein Haus eingedrungen und hatten die eingegangenen Danziger, Hamburger und holländischen Briefe nebst den zugehörigen Briefkarten weggenommen. Briß war am nächsten Tage durch den schwedischen Profoß ins Gefängnis abgeführt und dann wieder durch den Profoß und mehrere Soldaten nach Hause begleitet worden, wo er die früher eingegangenen Karten zu den Danziger, Hamburger und holländischen Briefen hatte herausgeben müssen. Auch wurde Briß durch die Schweden seines Amtes endgültig enthoben; und alle Bemühungen des Hamburger Magistrats um Rückgängigmachung dieser Maßnahme blieben vergeblich. Die Hamburger und Danziger Boten mußten nunmehr ihre Briefe durch Vermittlung des neuen schwedischen Postmeisters auswechseln. Im Frühjahr 1646 ernannte Graf Torstenson den Volrath Happach aus Riga zum Leiter des schwedischen Postwesens in Pommern und Mecklenburg[6]). Happach teilte von Stettin aus am 28. Mai 1646[7]) dem Bürgermeister und Rat der Stadt Hamburg, den Hamburger Börsenalten und auch dem dortigen schwedischen Agenten seine Ernennung mit, wobei er erwähnte, er habe mit der Stadt Danzig bereits vereinbart, die Posten schleunigst »fortzusetzen«. Welche Bewandtnis es mit dieser »Fortsetzung« der Posten hatte, geht aus einem am 14. Juli desselben Jahres in Barth (Ostsee) verfaßten Schreiben Torstensons[8]) hervor, das an den Hamburger Magistrat gerichtet ist. Darin heißt es, daß Happach erbötig sei, eine Post von Danzig über Stettin und Lübeck nach Hamburg anzulegen. Torstenson empfiehlt in diesem Briefe seinen Schützling Happach dem Wohlwollen des Bürgermeisters und Rats der Stadt Hamburg und bittet, die geplante Einrichtung dieser schwedischen Postverbindung möglichst zu fördern.

Im Februar 1648[9]) versuchte der Kaiserliche (Thurn und Taxissche) Postmeister Abondio Somigliano in Hamburg gemeinsam mit dem Königlich Polnischen Postmeister Antonio Gratta in Danzig, sich auf dem Hamburg–Stettin–Danziger Postkurse einzudrängen. Er wollte nämlich alle bei ihm ankommenden, nach Danzig und darüber hinaus gehenden Briefe in ein Briefpaket einschlagen und dieses an Antonio Gratta absenden. Dieses Paket sollte mit einer eigenen reitenden Post befördert werden, die den Weg zwischen Hamburg und Danzig in 8 Tagen zurücklegen sollte. Der Hamburger Magistrat beschwerte sich wegen dieser Neuerung beim Kaiserlichen Residenten, Grafen von Plettenberg in Hamburg, der dann auch dem Somigliano seine gegen das Herkommen verstoßende Neuerung verbot. Infolgedessen übergab nun Somigliano an allen Posttagen die bei ihm eingehenden, nach Danzig gerichteten Briefe dem Stadtbotenmeister einzeln für die Hamburg–Stettiner Stadtboten. Angesichts dieser Vorgänge ersuchte aber der Danziger Magistrat die Hamburger Börsenalten, daß deren Boten die Reise bis Stettin in 4 Tagen und die Rückreise ebenfalls in 4 Tagen ausführen möchten, ebenso wie die Botenritte zwischen Stettin und Danzig in je 4 Tagen bewirkt werden würden. Die Hamburger Börsenalten ermahnten auch ihre Leute, diesen Vorschlag durchzuführen. Die Boten erklärten dies aber als unmöglich.

Die schwedische Regierung suchte nach und nach auf den Kurs Hamburg–Danzig einen immer größeren Einfluß zu erlangen. Ein Schritt auf diesem Wege war die am 10. Oktober 1653 erfolgte Absetzung des Hamburg–Danziger Postmeisters in Wismar und seine Ersetzung durch den schwedischen Postmeister David Wasserführer.

Demselben Ziele strebte auch der Kurfürst Friedrich Wilhelm von Brandenburg zu. Als im Jahre 1653 der Große Kurfürst die ihm durch den Westfälischen Frieden zugefallene Provinz Hinterpommern in Besitz genommen hatte, suchte er, da ihm die großen Einkünfte aus dem Danziger Stadtbotenwesen bekannt geworden waren, den Hamburg–Danziger Botenkurs, der durch Hinterpommern führte und einen Teil seiner Einnahmen aus dieser Provinz zog, zu beseitigen oder ihn mindestens für den brandenburgisch-preußischen Staat gewinnbringend zu gestalten. Daher ließ er den Danziger Boten den Durchgang durch Hinterpommern und Stettin verweigern, indem er den Durchritt als einen Eingriff in sein landesfürstliches Regal erklärte. Nachdem die schriftlichen Erörterungen und auch verschiedene mündliche Besprechungen fruchtlos geblieben waren, fand sich der Rat der Stadt Danzig, deren frühere Macht unter polnischer Herrschaft und im Verlaufe des großen Krieges völlig zusammengebrochen war, im Jahre 1654 bereit, als Gegenleistung für den den Danziger Boten brandenburgischerseits zuzubilligenden Postritt durch Hinterpommern und Stettin ein brandenburgisches Postamt in Danzig und den freien Durchgang des Königsberger Postillions durch Danzig nach Stettin zu bewilligen. Als bald darauf zwischen dem

[5]) A. a. O. Stück 258b—270. Die Stelle des der Krone Schweden verpflichteten Stadtpostmeisters war damals unbesetzt.

[6]) A. a. O. II 61d. Stück 304. Gleichzeitige Abschrift.

[7]) A. a. O. Stück 302, 303. Urschriften.

[8]) A. a. O. Stück 305. Urschrift.

[9]) A. a. O. II 61a. Bl. 272. Gleichzeitige Abschrift.

neuernannten brandenburgischen Postmeister und den beiden Stadtbotenmeistern in Danzig ein Streit entstand, benutzte die Krone Polen die günstige Gelegenheit im Jahre 1655, aus dem Stadtbotenamt in Danzig ein polnisches Postamt zu machen und damit der Tätigkeit des Danziger Stadtbotenamts ein Ende zu bereiten. Seit diesem Jahre kann man daher von einem Hamburg–Danziger Botenwesen nicht mehr sprechen, sondern es blieb nur noch ein Hamburg–Pommersches Botenwesen übrig; trotzdem nannten sich die Hamburger Einwohner, die den Botenbetrieb von den Hamburger Börsenalten gepachtet hatten, noch jahrzehntelang »zum Danziger Botenwesen bestellte Hamburger Bürger«. Die Aufhebung des freistädtischen Botenamts in Danzig bildet einen der wichtigsten Wendepunkte in der Geschichte des Botenwesens, denn nachdem der Stadt Danzig, die von 1625 bis 1655 die eine Hälfte des Gesamtkurses beherrscht und ausschließlich geleitet hatte, alle Boten- und Postbefugnisse entzogen worden waren, erübrigte für Hamburg eigentlich nur noch der Versuch, sich auf der Strecke zwischen Hamburg und Stettin zu behaupten. Hiermit hätten die Hamburger genug zu tun gehabt, denn hier fanden sie als Widersacher Brandenburg-Preußen, Schweden, Dänemark und schließlich auch die Mecklenburger Herzöge, die ihre Ansprüche zu verschiedenen Zeiten mit größerem oder geringerem Nachdrucke geltend machten. Trotzdem suchten die Hamburger die Danziger Erbschaft anzutreten, also den Betrieb der Gesamtstrecke Hamburg–Danzig zu erlangen, den sie vor 1625 ja auch tatsächlich gemeinsam mit den Danzigern besessen hatten. Angesichts ihres umfangreichen Briefwechsels nach Danzig, Riga, Dorpat, Polen usw. stand für sie gerade jetzt viel auf dem Spiele, denn abgesehen von dem Verluste der Gebührenanteile war zu befürchten, daß nunmehr Polen und Brandenburg-Preußen die Hamburger Briefe anhalten, öffnen und beschlagnahmen könnten und daß dadurch ihre Handelsspekulationen, Geschäftsbeziehungen, Handelsorte, Geschäftsfreunde und Warenbezüge erforscht und dann von den beiden fremden Staaten oder deren Kaufleuten zum Nachteile der Hamburger Kaufmannschaft ausgebeutet werden könnten.

Der Senat versuchte daher durch ein an den Großen Kurfürsten gerichtetes Bittschreiben vom 26. Januar 1654[10]), die Erlaubnis zur Ausübung des freistädtischen Botenbetriebes auf der ganzen Strecke Hamburg–Danzig zu erlangen. Die Erfüllung dieser Bitte schlug der Kurfürst unterm 25. Februar 1655 ab. Er begründete die Ablehnung unter Hinweis auf das von der Stadt Danzig seinerzeit gegebene Beispiel, die seinem Königsberger Boten den Durchgang durch ihr Gebiet verweigert habe, und auf sein als Kurfürst ihm zustehendes Recht, keine fremde Postanstalt in seinen Staaten zuzulassen. Hamburgischerseits scheint man dieses Recht anerkannt zu haben, denn am 22. Mai 1655 baten die Börsenalten den Leiter des preußischen Postwesens, Kammerrat Michael Matthias, zu veranlassen, daß die Danziger Briefe allwöchentlich einen Tag früher, nämlich Dienstags, abgesandt werden möchten. Es scheint, daß die Hamburger Börsenalten — allen Anfechtungen zum Trotz — ihr pommersches (Danziger) Botenwesen während der nächsten zwei Jahrzehnte im bisherigen Umfang aufrechterhalten konnten.

Am 12. November 1674[11]) teilte der schwedische Postmeister in Hamburg dem Magistrat daselbst mit, daß vom 19. November ab eine neue Post von Hamburg über Wismar, Rostock oder Güstrow nach Stralsund eingerichtet werden würde, die einmal wöchentlich, und zwar Donnerstags, abgehen solle; sie würde Briefe nach diesen Städten sowie nach Schweden in viel kürzerer Zeit als die anderen in dieser Richtung verkehrenden Posten befördern; Briefe seien auf dem schwedischen Postkontor in Hamburg abzugeben. Die Börsenalten befürchteten von dieser neuen Postverbindung mit Recht eine Schmälerung ihres pommerschen Postwesens und sandten zwei Beauftragte zu dem Königlich Schwedischen Residenten, Herrn von Graffenthal, um ihn zu fragen, was es mit dieser Neueinrichtung für eine Bewandtnis habe. Der Resident erwiderte, sein König habe ihm schon vor Jahren befohlen, eine wöchentlich fahrende Post durch Pommern über die Insel Rügen anzulegen. Dies sei bisher nicht geschehen. Da nun aber der schwedischen Post, die durch Dänemark fahre, immer mehr Ungelegenheiten und Verzögerungen bereitet würden, so habe Se. Majestät neulich an ihn einen ungnädigen Brief geschrieben, worin der frühere Befehl erneuert sei. Infolgedessen habe er vier Hamburger Bürger als Postbeförderer für die neue Verbindung angenommen und vereidigt, deren einer bereits am Donnerstag, dem 19. November, abgegangen sei[12]). Die Post solle jeden Donnerstag verkehren und die großen Städte möglichst nicht berühren, sondern durchs Land nach Stralsund, der Insel Rügen und Jasmund geführt werden, wo die Postschiffe lägen. Er habe dem schwedischen General-Reichsfeldherrn, Grafen Wrangel, jüngst geschrieben, daß die Schiffe zur Winterszeit in Jasmund nicht sicher liegen könnten und daher wohl in Wolgast ankern müßten. Der endgültige Weg stehe daher noch nicht fest. Im übrigen brauchten die Börsenalten nicht zu befürchten, daß ihrer Botenverbindung nach Stettin ein Nachteil erwüchse. — Tatsächlich scheint der neuen Post nur eine kurze Dauer beschieden gewesen zu sein, falls sie überhaupt eingerichtet worden ist. Wahrscheinlich hat der Magistrat in Hamburg den obigen vier Bürgern eindringlich klar gemacht, daß ihr der schwedischen Regierung geleisteter Eid sich keineswegs mit dem Hamburger Bürgereid vertrage. Diese werden dann als getreue Untertanen die Schlußfolgerung gezogen und ihren Dienst gegenüber Schweden sogleich aufgekündigt haben. Es kann aber auch sein, daß politische Verhältnisse die Schweden zur Verzichtleistung auf die Einrichtung dieser fahrenden Post zwangen.

Zwischen den Hamburger Börsenalten und dem freistädtischen Botenmeister in Lübeck bestanden lange Jahre freundschaftliche Beziehungen, die sich in höflichen Schreiben und gegenseitigen Beglückwünschungen zum Jahreswechsel bekundeten[13]). Im Jahre 1681 entstanden jedoch zwischen den Börsenalten und den Lübeckern ernste Streitigkeiten[14]). Als die Lübecker nun gar im Einvernehmen mit Dänemark eine selbständige Postfahrt nach Wismar geschaffen hatten, richteten die Hamburger 1682 ihren pommerschen Kurs so ein, daß die Stadt Lübeck nicht mehr berührt wurde. Seitdem verkehrte ihre Post zweimal wöchentlich, und zwar als Reitpost. Der Kurs ging über Ratzeburg und Stove nach Wismar; auf dem Gute Röggelin bei Stove fand Pferdewechsel statt. Die Genehmigung zum Durchgang durch Mecklenburg war seitens der Hamburger Börsenalten beim Schweriner Hofe nicht

[10]) Akten des Reichspostministeriums. Band XLIII. 481b.
[11]) Börsenaltenarchiv II 61d. Bl. 309. Abschrift.
[12]) A. a. O. Bl. 310. Urschrift.
[13]) A. a. O. II 61b. Stück 324. Abschrift.
[14]) A. a. O. Stück 317—332.

eingeholt worden. Auf Nachfrage der Regierung berichtete der Röggeliner Gutsverwalter, die Börsenalten hätten mit ihm vereinbart, daß er auf einige Monate ein Pferd in Fütterung nehme. Dies würde nicht lange dauern, da die reitende Post bald in eine fahrende umgewandelt werden und diese dann über Gadebusch verkehren solle. Als die mecklenburgische Regierung den Durchgang dieser Reitpost durch die Ämter Rehna und Grevesmühlen verbot, richteten die Eigentümer der Post — Hans von Hargen, Schorer und Lührmann in Hamburg — eine Bittschrift nach Schwerin des Inhalts, daß ihnen Bürgermeister und Rat zu Hamburg die »Postgerechtigkeit« verliehen hätten, weshalb sie für ihren Postkurs um freien Durchgang durch Mecklenburg bäten[15]). Die Mecklenburger Regierung genehmigte diese Bitte und bedang sich nur die gebührenfreie Beförderung ihrer Briefe aus. In völliger Verkennung der Verhältnisse hatten die mecklenburgischen Posten sogar noch unentgeltliche Leistungen zugunsten der Hamburger übernommen, denn sie beförderten das Felleisen mit der hamburgisch-pommerschen Korrespondenz frei zwischen Wismar und Demmin, und das Hamburger Botenamt bezog überdies ungeteilt die Gebührenerträgnisse für die beförderten Briefsendungen. Angesichts dieser mecklenburgischen Anspruchslosigkeit warf der Kurs Hamburg–Wismar, über den der ganze Hamburger, holländische und englische Briefwechsel nach Pommern und weiter ging, natürlich einen namhaften Überschuß ab.

Im Jahre 1683 beauftragte der Schwedenkönig seinen Landrentmeister Marten Klinckow und seinen Postinspektor Johann Cannolt in Wismar, die sich gemeinsam dazu erboten hatten, eine fahrende Post auf der Strecke Hamburg–Rostock einzurichten. Dem Hamburger Magistrat legte der König eindringlich nahe, alles zu tun, was zur Förderung dieser neuen Fahrpost dienlich und ersprießlich sein möchte, indem er sich zu Gegengefälligkeiten bereit erklärte[16]). Auf dieses am 7. März 1684 ausgefertigte königliche Schreiben antwortete der Magistrat am 23. Dezember, daß ihm dieser Brief erst im August von Klinckow und Cannolt ausgehändigt worden sei[17]). In schwülstigen, verklausulierten und schwerverständlichen Redewendungen wurde der König dann gebeten, daß das nach Pommern gehende Hamburger Botenwesen auch künftig unverändert und unbehindert gelassen werden möchte, um so mehr als die zweimal wöchentlich dorthin reisenden Hamburger Stadtboten die königlichen Briefpakete sicher und unentgeltlich befördern würden, wenn sie für die zwischen Hamburg und Schweden ausgewechselten privaten Briefschaften die üblichen Gebühren bekämen. Dieser Bitte ist offenbar entsprochen worden.

Bald darauf mußten die Hamburger auf wiederholtes Ersuchen König Karls XI. auch die Abfertigung und den Durchgang einer von Hamburg durch Dänemark nach Stockholm fahrenden Post gestatten. Als dann der Lizentiat Huswedel (Hauswedel) die Verwaltung dieser Post übernommen hatte, verwandelte er sie in eine Reitpost und ließ sie zum merklichen Nachteile des Hamburger Botenamts Freitag abends abgehen. Seit 1685 wurde sie auch Dienstags abgefertigt, was den Schaden für das freistädtische Botenwesen noch vergrößerte, denn nun sammelte Huswedel die nach Schweden abgehenden Briefe zweimal wöchentlich ein[18]). Eine weitere Beeinträchtigung entstand, als im Sommer 1685 außer diesen zwei Reitposten eine zweimal wöchentlich verkehrende Fahrpost nach Wismar schwedischerseits geschaffen wurde. (Schluß folgt)

[15]) C. Möller. Geschichte des Landespostwesens in Mecklenburg-Schwerin. S. 67/68. Schwerin 1897.

[16]) Börsenaltenarchiv. II 61d. Stück 437. Abschrift.

[17]) A. a. O. Stück 442. Abschrift.

[18]) A. a. O. II 61d. Stück 451. Abschrift.

Schriftwerke.

Die Schwachstromtechnik. Handbuch für die Errichtung von Schwachstromanlagen von Arthur Stiller. Herausgegeben von Dipl.-Ing. W. Lehmann und unter Mitwirkung anerkannter Fachleute vollständig neu bearbeitet von Obertelegrapheninspektor F. Müller. Dritte, völlig neu bearbeitete Auflage. 805 Seiten mit 1306 Abbildungen, 3 Tafeln und 5 Bildertafeln in besonderer Mappe.

Mit Beilage und Ergänzungsband: Elektrotechnisches Tabellenbuch Schwachstromtechnik. Bearbeitet von Obertelegrapheninspektor F. Müller. 66 Tafeln auf 114 Seiten. Preis für beide Bände geb. 28,50 *RM*. Verlag Heinrich Killinger, Nordhausen.

Wenn es die Aufgabe eines Handbuchs ist, den Gegenstand eines bestimmt abgegrenzten größeren Wissens- oder Erfahrungsgebiets unter folgerichtiger Anordnung des Stoffes dem Leser so zu schildern, daß dieser einen zuverlässigen, auch die Einzelheiten beherrschenden Überblick gewinnt und in die Lage versetzt wird, auftauchende Zweifel und Fragen selbst zu lösen, so muß man anerkennen, daß das vorliegende Werk seinem Zweck gerecht wird. Dies drängt sich um so mehr auf, wenn man im Auge behält, daß die voranschreitende Entwicklung der Technik des Schwachstroms, die seit einer Reihe von Jahren in den Erscheinungen des Büchermarkts recht stiefmütterlich und noch dazu nur in Einzeldarstellungen behandelt zu werden pflegte, nach einem einheitlichen und zusammenfassenden Überblick verlangte. So ist denn das vorliegende Werk, dessen Umfang sich aus der überreichen Fülle des Stoffes und nicht etwa aus einer in die Breite gezogenen Schilderung erklärt, dazu berufen, einem vorhandenen Mangel abzuhelfen.

In dem von selbst sich ergebenden Aufbau des Buches befassen sich die ersten drei Kapitel, nach einem Rückgriff auf die gesetzlichen Grundbestimmungen und die für die Privatindustrie geschaffenen Möglichkeiten zur Mitwirkung bei der Erstellung von Nachrichtenanlagen, mit dem Bau der Außenlinien und -leitungen. Es werden die Baustoffe, die Werkzeuge und Geräte und die Bauausführungen der oberirdischen Leitungen an Holz- und Dachgestängen, der Luftkabel- sowie der Erd-, Fluß- und Tunnelkabelanlagen in allen ihren Einzelheiten mit den nachfolgenden Unterhaltungsarbeiten beschrieben. In den Kapiteln 4 bis 9 folgen dann die Innenarbeiten. In seltener Vollständigkeit und Gründlichkeit wird im Kapitel 4 die Einführung der Telegraphen- und Fernsprechleitungen in die Gebäude, die Herstellung der Zimmer- und Erdleitungen, das Aufstellen und Anbringen der Apparate, die Verwendung der verschiedenartigen Kabel und isolierten Drähte, ihre Befesti-

gung und Verlegung usw. besprochen. Eine farbige Tafel zeigte schon zum Kapitel 3 die Anordnung der Kabel- und Verzweigeranlagen in einem Fernsprechnetz, und eine zweite stellt hier zu Kapitel 4 die bisherige Führung und Verteilung der Kabel an den Hofwänden der Gebäude der neuzeitlichen verdeckten Führung im Innern der Häuser gegenüber. Solche Tafeln wie auch die beigefügte Übersicht über die Befestigungsmittel der Kabel und Drähte an den Wänden nebst Abbildungen der verschiedenartigen Ösen, Schellen, Haken, Dübel, ferner die Bilder von Arbeitsvorgängen, wie z. B. das Messer bei Beseitigung der Isolierhülle am Kabel richtig anzusetzen, wie das Loch mit dem Steinbohrer zu schlagen ist u. a., belehren in sinnfälliger Weise und nachhaltiger über die beste Art der Ausführung als lange Auseinandersetzungen.

Im 5. Kapitel folgen die Stromquellen (nasse und Trockenelemente, ihre Zusammenfassung zu Batterien und Schaltungsweisen, Sammler, Umformer, Generatoren, Gleichrichter, Polwechsler, Induktoren),

im 6. und 7. Kapitel die Telegraphenapparate vom Farbschreiber bis zum Baudot und Siemens, die Fernsprechsysteme der Hand- und Selbstanschlußämter und die Nebenstellenanlagen,

im 8. Kapitel die Haustelegrapheneinrichtungen,

im 9. Kapitel die Vorkehrungen zum Schutz gegen zu hohe Spannungen oder zu hohe Stromstärken (Blitzableiter, Sicherungen, Schutztransformatoren, Kreuzungen, Schutznetze).

Im 10. Kapitel sind von Dr. Hentzen, dem Altmeister des Eisenbahnsicherungswesens, die auf den deutschen Reichsbahnen verwendeten elektrischen Blockanlagen für den Eisenbahnbetrieb, die Zeitsignalanlagen der Reichsbahn, die Läutewerke, Fahrgeschwindigkeitsmesser und Zugankündiger beschrieben.

Im 11. Kapitel reihen sich an die Sonderanlagen für den öffentlichen Zeitdienst (Zentraluhren), für Feuer- und Polizeimeldungen, Wächterkontrolle, Sicherung gegen Einbruch, Wasserstandsmeldung, Befehlsgeber im Eisenbahn- und Schiffsbetrieb und für viele andere Zwecke.

Im 12. bis 14. Kapitel sind die elektrischen Eigenschaften und Vorgänge in den Telegraphen- und Fernsprechleitungen (Pupinisierung, Krarup- und Induktionsschutz), die Fernsprechverstärker, die drahtlose Telegraphie und Telephonie in ihren Grundzügen, ebenso der Hochfrequenzbetrieb auf Drahtleitungen und der sogenannte Zugfunk besprochen,

in den letzten beiden die Betriebsstörungen und die Meßkunde.

Das elektrotechnische Tabellenbuch, in handlichem Format hergestellt und als Taschenbuch gedacht, soll dazu dienen, über praktische Fragen bei Bauausführungen und im Betriebe schnell Auskunft zu geben. Es enthält u. a. die elektrischen Maßeinheiten und andere physikalische Größen, wie spezifische Widerstände, Temperaturkoeffizienten, Dielektrizitätskonstanten, die chemischen Formelzeichen für die in der Schwachstromtechnik hauptsächlich gebrauchten Grundstoffe und Verbindungen, die Zusammensetzungen der Metallegierungen und Stoffgemenge, wie Portlandzement, Abmessungen und Belastungsgrenzen von Kupfer- und anderen Leitern, Tafeln der gebräuchlichen nassen Elemente, Sammler, Gleichrichter, Glühlampen, Sicherungen, Durchhangs- und Spannungstafeln für Freileitungen, Zusammenstellungen der Fernsprechkabel, Abschluß- und Innenkabel, der Bildzeichen für Schaltungszeichnungen u. a.

Das gesamte Gebiet der Schwachstromtechnik ist hier durch einen wohlbewanderten Fachmann unter Mitwirkung einiger anderer Sachkenner von dem einheitlichen Gesichtspunkt beleuchtet, wie die Anlagen am besten herzustellen und zu unterhalten sind, damit ein geordneter Betrieb dauernd aufrechterhalten werden kann. Naturgemäß sind in erster Linie die Bauweisen der Reichstelegraphenverwaltung dargestellt, doch auch die der Eisenbahn, der Heeres- und Marineverwaltung und der Privatindustrie berücksichtigt. Den einzelnen Abschnitten sind die maßgebenden gesetzlichen oder verwaltungsseitig erlassenen Bestimmungen, die Vorschriften, Regeln, Normen und Leitsätze des Verbandes Deutscher Elektrotechniker, die Unfallverhütungsvorschriften eingefügt. Man findet kaum eine Sach- und Fachfrage, auf welche das Buch nicht Antwort gibt. Zusammenstellungen, wie die der Befestigungsmittel für Innenleitungen (S. 167), die der wichtigeren Edelgasröhren (S. 24) u. m. a. sind für praktische Zwecke von besonderem Werte. Die Schreibweise ist kurz, klar, flüssig und begnügt sich verständigerweise öfter mit einer Hindeutung auf eine der beigefügten zahlreichen und trefflichen Zeichnungen. Die an einigen Stellen auf Kosten der wissenschaftlichen Prägnanz und Schärfe gewählte kürzere Ausdrucksweise ist als zweckmäßig anzuerkennen; die Übersicht auf S. 2 wird verständlicher, wenn statt des Wortes Einzelteile vielleicht Bestandteile gewählt oder die ganze Spalte 2 durch eine kurze Bemerkung ersetzt würde. Die häßliche Mehrheitsbildung Tunnels sollte vermieden werden; für die reklamehaft anmutende schematische Darstellung (S. 21) nimmt das Buch einen zu hohen Standpunkt ein, sie wird in einer späteren Auflage besser durch einige erklärende Worte ersetzt, ebenso der Ausdruck Standhaftigkeit (S. 20, oben) durch Standfestigkeit. Die Figuren 805a bis d (S. 451) sind vertauscht. Diese und andere Ausstellungen können den Wert des Buches nicht beeinträchtigen und sind bei der nächsten Auflage, die ihm wohl zu wünschen ist, leicht zu beseitigen. Es ist berufen, jedem Praktiker, der mit dem Schwachstrom Befassung hat, und zwar nicht allein den Beamten der genannten Verwaltungen, sondern auch den weiten Kreisen der Ingenieure und Monteure der Privatindustrie, Rat und Belehrung zu verschaffen. Auch seine Ausstattung, der klare Druck, die deutlichen Zeichnungen, der neuzeitliche Einband und dazu die Möglichkeit des Bezuges durch Ratenzahlungen werden ihm Freunde werben.

Die soziale Betätigung der Deutschen Reichspost. Von Matthäus Hotz, Präsident der Oberpostdirektion Speyer. Band 31 des Sammelwerks »Post und Telegraphie in Wissenschaft und Praxis«. 131 Seiten. Preis 2,80 *RM*, für Angehörige der DRP 2,00 *RM*. Verlag für Verkehrswissenschaften, Berlin-Lichterfelde Ost, Langestr. 21. 1926.

Die soziale Fürsorge der Deutschen Reichspost hat die Hebung der wirtschaftlichen Lage ihrer Angehörigen, insbesondere der minderbemittelten Beamten, Angestellten und Arbeiter zum Gegenstand. Sie äußert sich einmal in der rechtlichen Gestaltung des Dienst- und Arbeitsverhältnisses und in der Sicherstellung der Versorgung für den Fall der Dienst- und Arbeitsunfähigkeit. Diese in der Hauptsache durch Gesetz oder Vertrag geregelte Fürsorge umfaßt das Gebiet des Sozialrechts. Daneben übt

die Deutsche Reichspost eine weitgehende Fürsorgetätigkeit aus, die auf freier Entschließung beruht. Hier haben wir es mit der Wohlfahrtspflege zu tun. Die Grenzen zwischen dem Sozialrecht und der eigentlichen Wohlfahrtspflege sind flüssig, ihre Gebiete greifen ineinander über. Eines aber ist unverkennbar. Die gesamte soziale Betätigung der Deutschen Reichspost ist ein getreues Spiegelbild der wirtschaftlichen Lage unseres Volks. Sie ist aufs engste mit ihr und den Problemen verknüpft, die die neue Zeit mit sich gebracht hat. Sie ist kein Produkt des Zufalls, sondern der geschichtlichen Entwicklung und nur aus dem Zusammenhang aller wirtschaftlichen Fragen unserer Zeit zu erklären. Der besondere Wert des vorliegenden Buches liegt darin, daß der Verfasser sich nicht darauf beschränkt, die Fürsorgetätigkeit der Deutschen Reichspost als solche darzustellen, sondern daß er stets und überall auf die wirtschaftlichen und geschichtlichen Zusammenhänge eingeht. Das erleichtert das Studium des Buches, und man nimmt es gern in die Hand, um sich über die einschlägigen Fragen zu unterrichten. Ein weiterer Vorzug des Buches ist, daß es die Gebiete des Sozialrechts und der Wohlfahrtspflege nicht in allen Einzelheiten behandelt, sondern nur das bringt, was zur ersten, aber gründlichen Unterrichtung nötig ist.

Der erste Teil behandelt in den §§ 1 bis 16 das Sozialrecht, insbesondere das der Angestellten und Arbeiter. Die rechtlichen Grundlagen des Arbeitsverhältnisses werden dargelegt und in ihrem geschichtlichen Zusammenhang erläutert. Der Tarifvertrag für die Arbeiter im Bereich der Deutschen Reichspost vom 31. März 1924, in der Fassung vom 1. Juli 1926, wird systematisch erläutert; erwähnt seien die interessanten Ausführungen über das Gedingeverfahren. Der Reichsangestelltentarif vom 2. Mai 1924 wird kurz berührt. Ausführungen über die Arbeitsordnung, den Arbeitterschutz, die Betriebs- und Beamtenvertretungen schließen sich an. Die Versorgung für den Fall der Arbeitsunfähigkeit ist Gegenstand der nachfolgenden Kapitel. Hier werden in der Hauptsache die Erwerbslosenfürsorge, die Krankenfürsorge, die Invaliden- und Hinterbliebenenfürsorge und die Unfallfürsorge behandelt. Der zweite Teil behandelt in den §§ 17 bis 23 die Wohlfahrtspflege. Dort wird der zahlreichen besonderen Einrichtungen und Maßnahmen gedacht, die das körperliche und geistige Wohl der Beamten, Angestellten und Arbeiter fördern sollen. Die Notstandsbeihilfen, die Tuberkulosebekämpfung, die Postbeamtenkrankenkassen, die Einrichtung der Postvertrauensärzte, die Kinderfürsorge, die Kleiderkassen, das weite Gebiet der Wohnungsfürsorge, die Studienbeihilfen, die Unterstützungen usw. werden besprochen. Einer eingehenden Erörterung wird die Versorgungsanstalt in Dresden, dieses große Werk sozialer Betätigung der Deutschen Reichspost, unterzogen. Die Versorgungsanstalt gewährt als Zuschußkasse den Arbeitern und Angestellten der Deutschen Reichspost und deren Hinterbliebenen unabhängig von der gesetzlichen Versicherung eine weitgehende Versorgung für den Fall der Arbeitsunfähigkeit und des Todes. Der Verfasser selbst hat an dem Aufbau der Versorgungsanstalt in hervorragendem Maße mitgewirkt. Wenn er am Schlusse seiner Ausführungen der Deutschen Reichspost eine führende Rolle in der Sozialpolitik des Deutschen Reichs beimißt, so wird dem wohl beigetreten werden können. Eine Reihe von Anlagen, so ein Abdruck des Tarifvertrags für die Arbeiter nebst Lohntafeln, eine Übersicht über die Erholungsheime, bilden eine wertvolle Ergänzung des vorliegenden Buches.

Organisation und Technik des Postverwaltungsdienstes. Von Ministerialrat P. Gerbeth in Berlin. Band 30 des Sammelwerks Post und Telegraphie in Wissenschaft und Praxis. 103 Seiten. Preis 2,80 *RM*, für Angehörige der DRP 2 *RM*. Berlin 1926. Verlag für Verkehrswissenschaft, Berlin-Lichterfelde Ost, Langestr. 21.

Die Frage der Verwaltungsreform ist besonders in den letzten Jahren nicht nur von der Wirtschaft, sondern auch von den Regierungen und Volksvertretungen des Reichs und der Länder vielfach erörtert worden. Die Verwaltung der Neuzeit unterscheidet sich wesentlich von der Verwaltung vor dem Kriege, weil sie zahlreiche neue, früher nicht geahnte Aufgaben hat übernehmen müssen, und weil in dem Umfang, in der Gestaltung und in dem Verhältnis der Verwaltungen des Reichs und der Länder zueinander durch die soziale, wirtschaftliche und finanzpolitische Gesetzgebung der Nachkriegszeit tief eingreifende Änderungen eingetreten sind. Die Forderungen nach einer Reform der Verwaltungen erstreben nicht nur eine scharfe Abgrenzung ihrer Aufgaben oder Zuständigkeiten, nicht nur eine Verringerung oder Zusammenlegung der vielen über- und nebengeordneten Verwaltungsbehörden, sondern auch eine Intensivierung ihrer Arbeit durch Vereinfachung und Rationalisierung des Verwaltungsdienstes selbst, sei es durch neuzeitliche Gestaltung des jetzt noch vielfach schwerfälligen Geschäftsverfahrens, sei es durch Anwendung technischer Hilfsmittel. Das rascher pulsierende Wirtschaftsleben in der Nachkriegszeit, die engere Verbundenheit von Staat und Wirtschaft verlangen gebieterisch eine größere Flüssigkeit und Beweglichkeit des Verwaltungsapparats und stellen Anforderungen, denen der Amtsschimmel der früheren Zeit nicht mehr gewachsen ist.

Die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung hat sich bekanntlich sogleich nach Beendigung des Weltkrieges und nach Eintritt einer gewissen Beruhigung und Festigung der Nachkriegsverhältnisse bestrebt, ihren Verwaltungsdienst den neuzeitlichen Anforderungen anzupassen, sowohl durch neue Abgrenzung der Zuständigkeiten zwischen der Zentralbehörde und den Provinzial- und Lokalbehörden, durch Schaffung neuer und Zusammenlegung bestehender Behörden mit zentralen Befugnissen als auch durch Einführung neuzeitlicher Arbeitsweisen im Expeditions-, Registratur- und Kanzleidienst.

Ueber diese Verhältnisse und ihre Entwicklung bei der DRP gibt zum ersten Male das vorliegende Buch in dankenswerter Weise bei aller Gedrängtheit der Darstellung einen zusammenfassenden Ueberblick. Der Verfasser schildert zunächst die Entwicklung des Behördenaufbaus bei der Post- und Telegraphenverwaltung in Preußen, dem Norddeutschen Bunde und dem Deutschen Reiche sowie in Bayern und Württemberg bis zu ihrer Vereinigung mit der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung in der Deutschen Reichspost sowohl nach ihrer äußeren als auch nach ihrer inneren Gliederung und nach ihren Aufgaben. Seiner Ansicht, daß sich die Behördenorganisation der DRP durch Einfachheit und Klarheit im Aufbau und in der Aufgabenverteilung auszeichnet, ist zuzustimmen. Die Schilderung der Verhältnisse in Bayern und Württemberg bringt dem Beamten der alten Reichspostverwaltung manches Neue. Mit Recht hebt der Verfasser am Schluß des Abschnitts über die Behördenverfassung hervor, daß im Gegensatz zu dem Kollegialsystem der übrigen Reichsverwaltungen für eine Verkehrsverwaltung von der Bedeutung und dem Umfang der DRP das bürokratische

System die gegebene Verfassung ist, um die Entscheidung der einzelnen Behörden den wechselnden Bedürfnissen des Betriebs, des Verkehrs und der Wirtschaft jederzeit rasch anzupassen.

Im zweiten Abschnitt erörtert Verfasser eingehender die bestehende Büroorganisation und ihre Technik, insbesondere die Bedeutung einer zweckmäßigen Geschäftsverteilung und Geschäftsordnung sowie eines zweckmäßigen Geschäftsverfahrens im Expeditions-, Registratur- und Kanzleidienst. Recht beachtenswert sind die Ausführungen über die Auswahl, die Verwendung, die Aus- und Fortbildung, die Verselbständigung und die Zusammenarbeit der im Verwaltungsdienste tätigen Beamten.

In ausführlicher und übersichtlicher Weise werden alle Neuerungen erörtert, die in den letzten Jahren bei der DRP eingeführt worden sind, um den Geschäftsverkehr so flüssig und zweckmäßig als möglich zu gestalten. Hierbei setzt sich der Verfasser für die Anwendung der persönlichen Form, der Ich- und mehr noch der Wir-Form, im Schriftwechsel ein. Eine eingehende Würdigung erfahren selbstverständlich die neuzeitlichen Hilfsmittel der Bürotechnik für die formelle und sachliche Erledigung der Schriftstücke: ausgedehnte Verwendung von Formblättern, Fragebogen und Schaublättern, der Kartei, der Kurzschrift und des Diktats. Im Kanzleidienst werden die Verwendung der Schreibmaschine, der Vervielfältigungsapparate usw., im Registraturdienst die Einrichtung der Fachakteien, die Verwendung der Kippordner und des Dezimalsystems für die zentralen Registraturen usw. erörtert, wobei sich der Verfasser für den gänzlichen Wegfall des Amtsschriftenbuchs ausspricht, eines Überbleibsels aus jener geruhigen Zeit, in der noch jedes eingehende Schriftstück, ob wichtig oder unwichtig, gebucht wurde, und das einst den Stolz jedes Registrators bildete. Die Anlagen enthalten eine Übersicht über die historische Entwicklung der Bezirksbehörden, eine Übersicht über die Geschäftseinteilung des RPM und einen Sachplan für die Hauptgruppe 2 »Postverkehr und Postbetrieb« des Registratur-Dezimalsystems.

Alles in allem bildet das Werk einen vortrefflichen Wegweiser für die Beamten des Verwaltungsdienstes, denen seine Vereinfachung und zweckmäßige Gestaltung am Herzen liegt. Auch diesen Dienstzweig so ergiebig und wirtschaftlich als möglich zu gestalten, damit er ein Musterbetrieb in jeder Hinsicht wird, müßte der Ehrgeiz des Verwaltungsbeamten sein. Hier ist sicher noch vieles zu verbessern. Wir wünschen dem anregend geschriebenen Buch auch außerhalb des der DRP angehörigen Kreises weiteste Verbreitung, damit auch die breite Öffentlichkeit erkennt, wie auf dem Gebiete der Verwaltungsorganisation und -technik die DRP mit Erfolg bemüht ist, mit den Bedürfnissen der neuen Zeit Schritt zu halten.

Nachweis

von Aufsätzen und Mitteilungen über das Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen aus der Zeitschriftensammlung der Bücherei des Reichspostministeriums.

(Oktober bis Dezember 1926)

A. Liste der Zeitschriften.

1. Abendland. Köln.
2. Amtliche Nachrichten des Reichsversicherungsamts. Berlin.
3. Amtsblatt der Reichsfinanzverwaltung, Ausgabe A. Berlin.
4. Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie. Berlin.
5. Annalen des Deutschen Reichs für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft. München.
6. Annales des Postes, Télégraphes et Téléphones. Paris.
7. Die Arbeiter-Versorgung. Berlin.
8. Archiv des öffentlichen Rechts. Tübingen.
9. Archiv für Eisenbahnwesen. Berlin.
10. Archiv für Post und Telegraphie. Berlin.
11. Bayerische Verkehrsblätter. München.
12. Beamten-Jahrbuch. Berlin.
13. Blätter für Genossenschaftswesen. Berlin.
14. Blätter für Post und Telegraphie. Berlin.
15. Deutsche Bauzeitung. Berlin.
16. Deutsche Juristen-Zeitung. Berlin.
17. Deutsche Post, Ausgabe A. Berlin.
18. Deutsche Postgewerkschaft, Ausgabe A. München.
19. Deutsche Postgewerkschaft, Ausgabe B. München.
20. Deutsche Postzeitung. Berlin.
21. Der Deutsche Rundfunk. Berlin.
22. Deutsche Rundschau. Berlin.
23. Deutsche Verkehrs-Zeitung. Berlin.
24. Deutsches Beamten-Archiv. Berlin.
25. Deutsches Handels-Archiv. Berlin.
26. Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen (Zeitschrift für Eisenbahn und Verkehrsrecht von Eger). Berlin-Grunewald.
27. Elektrotechnische Zeitschrift. Berlin.
28. Europäischer Fernsprechdienst. Zeitschrift für den internationalen Nachrichtenverkehr. Neue Folge der Zeitschrift »Das Fernkabel«. Berlin.
29. Finanz-Archiv. Zeitschrift für das gesamte Finanzwesen. Stuttgart.
30. Finanz-Ministerial-Blatt. Berlin.
31. Funk. Die Wochenschrift des Funkwesens. Berlin.
32. Gesundheits-Ingenieur. München.
33. Hansa. Hamburg.
34. Heeres-Verordnungsblatt. Berlin.
35. Jahrbuch der drahtlosen Telegraphie und Telephonie, Zeitschrift für Hochfrequenztechnik. Berlin.
36. Internationale P. T. T. Wien.
37. Die Invaliditäts- und Altersversicherung im Deutschen Reiche, Mainzer Zeitschrift für Sozialverwaltung vereinigt mit Zentralblatt für Reichsversicherung. Mainz.
38. Journal Télégraphique. Bern.
39. Juristische Rundschau. Berlin.
40. Justiz-Ministerial-Blatt für die preußische Gesetzgebung und Rechtspflege, Ausgabe A. Berlin.
41. Marineverordnungsblatt. Berlin.
42. Ministerialblatt der Preußischen Verwaltung für Landwirtschaft, Domänen und Forsten. Berlin.
43. Ministerial-Blatt für die Preußische innere Verwaltung, Ausgabe A. Berlin.
44. Mitteilungen aus dem Materialprüfungsamt und dem Kaiser Wilhelm-Institut für Metallforschung zu Berlin-Dahlem. Berlin.
45. Mitteilungen der Physikalisch-Technischen Reichsanstalt — Abteilung I für Maß und Gewicht —. Berlin.
46. Muttersprache, Zeitschrift des Deutschen Sprachvereins. Frankfurt (Main).
47. Das neue Posthorn. Weinböhla.
48. Neumann's Zeitschrift für Versicherungswesen. Berlin.
49. Organisation, Buchhaltung, Betrieb. Leipzig.
50. Post und Telegraphie. Berlin.
51. Der Postagent. Breslau.
52. Postalische Rundschau. Berlin.
53. Das Postfachblatt. Berlin.
54. Die Postwarte. Neukölln.
55. Die Postwelt. Berlin.
56. Preußisches Besoldungsblatt, Ausgabe A. Berlin.
57. Das Recht Juristisches Zentralblatt für Praktiker. Berlin.
58. Die Reichsbahn. Amtliches Nachrichtenblatt der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Berlin.
59. Reichsbesoldungsblatt. Berlin.
60. Reichs-Gesundheitsblatt. Berlin.
61. Reichsministerialblatt. Berlin.
62. Reichs-Verkehrs-Blatt für Reichswasserstraßen sowie Luft- und Kraftfahrwesen. Berlin.
63. Schmollers Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im Deutschen Reiche. Leipzig.
64. Sparkasse. Organ des Deutschen Sparkassen- und Giroverbandes. Berlin.
65. Statistik des Deutschen Reichs. Berlin.
66. Statistik des Deutschen Reichs, Vierteljahrshefte. Berlin.
67. Süddeutsche Monatshefte. München.
68. Telefunken-Rundschau. Berlin.
69. Telefunken-Zeitung. Berlin.

70. Telegraphen-Praxis. Lübeck.
71. Telegraphen- und Fernsprech-Technik. Berlin.
72. Die Umschau. Frankfurt (Main).
73. L'Union Postale. Bern.
74. Unter dem Reichsadler. Berlin.
75. Die Verkehrsnachrichten für Post und Telegraphie. Berlin.
76. Verkehrs- und Betriebswissenschaft in Post und Telegraphie. Berlin.
77. Veröffentlichungen des Reichsaufsichtsamts für Privatversicherung. Berlin.
78. Wasmuths Monatshefte für Baukunst. Berlin.
79. Der Weg zur Freiheit. Berlin.
80. Weltwirtschaft, Monatsschrift für Weltwirtschaft und Weltverkehr. Berlin.
81. Wirtschaft und Statistik. Berlin.
82. Wirtschaftsdienst. Hamburg.
83. Württembergische Verkehrs-Zeitung. Stuttgart.
84. Zeitschrift für Bauwesen. Berlin.
85. Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft. Tübingen.
86. Zeitschrift für Verkehrswissenschaft. Köln.
87. Zeitschrift für Wohnungswesen. Berlin.
88. Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen Berlin.
89. Zentralblatt der Bauverwaltung. Berlin.

B. Nachweis der Aufsätze usw.[1]).

I. Gemeinsame Angelegenheiten des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens.

Allgemeines. Alkohol, über ... und Verkehrsunfall, von Dr. med. Grünewald **48.** 768.

— Arbeitsforschung, der Wert der ..., von Neuhahn, Eisenbahninspektor **88.** 1070.

— Arbeitszeit, die internationale Reglung der ..., von Fehlinger **5.** Jahrg. 1923/25 S. 428, **80.** 281.

— Leichte Baustoffe, von Neumann, Reg.-Baurat **72.** 934.

— Die hygienische Bedeutung von Lufttemperatur und Luftwechsel in der Wohnung, von Dr. Bachmann **72.** 836.

— Beleuchtung, das Problem der künstlichen ..., von Prof. Dr. Schultze-Naumburg **72.** 881.

— Die Beleuchtungstechnik mit Rücksicht auf Hygiene und Kohlenverbrauch, von Koschmieder, Zivilingenieur **32.** 719.

— Das Diktieren in der behördlichen Schreibwirtschaft, von Dr. Bode, Oberregierungsrat, Vorstand des Stenographischen Landesamts und Dozent für modernes Schriftwesen **76.** Jahrg. 3 S. 33.

— Die Diskrepanz zwischen Leistung und Einkommen im modernen Wirtschaftsleben (Vortrag von Moll) **85.** Bd. 81 S. 482.

— Eignungsprüfung und Charakter, von Dr. Gläsel, Reichsbahnrat **88.** 1251.

— Frauen- und Kinderzulagen in den europäischen Ländern **50.** 236.

— Die Gasbeleuchtung, von Dr. Bertelsmann **72.** 885.

— Geschäfts- und Arbeitsmethoden, amerikanische ... und das deutsche Handwerk (Postversandhäuser) **13.** 539.

— Glühlampe, die Erfindung der elektrischen ..., von Schulze **72.** 988.

— Glühlampen, welche ... soll man verwenden?, von Dr. Köhler **72.** 883.

— Heizung mit Gas und Elektrizität **72.** 848. 850.

— Inventur mit Bilanz, der sichere Weg zur einwandfreien ..., von Norbisrath **49.** 595.

— Die internationale Kassenarztfrage, von Dr. Finkenrath **60.** 849.

— Kesselstein, die Verhütung von ... und Rost in heißem Wasser, von Groeck, Direktor **32.** 740.

— Kongreß der Internationale des Personals der Post-, Telegraphen- und Fernsprechbetriebe (Paris September 1926) **74.** 446, **20.** 671.

— Konjunkturforschung und Konjunkturbeobachtung im In- und Auslande, von Dr. Stern und von Dipl.-Ing. Speiser **49.** 613, **72.** 974.

— Leistungszählungen, von Eggers, Postrat **76.** Jahrg. 3 S. 20. 35.

Allgemeines. Maschinen, die selbsttätigen ... für Kassenbuchführung und Statistik, von Dr. jur. Sindou **6.** 837.

— Maschinenschreiben, Hilfsmittel zur Arbeitshygiene und Leistungssteigerung beim ..., von Dr. Schulte, Leiter der Psychotechnischen Hauptprüfstelle für Sport- und Berufskunde **72.** 956.

— Maschinenschreiben, Leistungsmessung im ..., von Dr. Bode, Oberregierungsrat, Vorstand des Stenographischen Landesamts und Dozent für modernes Schriftwesen **76.** Jahrg. 3. S. 85.

— Die Personalverhältnisse in den nordischen Post- und Telegraphenverwaltungen (Schweden, Norwegen und Dänemark), von Albrecht, Oberpostinspektor **74.** 393. 424. 451, **12.** 406. 463.

— Reklame, was ist ...? (Gedanken zur Kunst der Reklame), von Raginhard **49.** 547.

— Sanitätskonferenz, die Ergebnisse der Internationalen ... zu Paris Mai—Juni 1926, von Dr. Breger, Oberregierungsrat (Postpersonal) **60.** Beiheft 13 zu Nr. 44 des Reichs-Gesundheitsblatts S. 283.

— Schreibmaschine, Durchschnittsleistungen auf der ..., von Michligk **49.** 671.

— Schreibmaschinenarbeit im Akkord, von Vogel, Chefleiter des Vogelverlags **49.** 585.

— Sozialzuschläge, zur Frage der ... **52.** 481.

— Sprechatmung, von Dr. Simon, Leiter der sprechtechnischen Ausbildung der Telegraphenbeamtinnen in Dresden **74.** 507.

— Stahlhäuser, von Blecken, Reg.-Baumeister **15.** Beil. (Konstruktion und Ausführung) 149.

— Stuhlmodell, ein Gesundheitsstuhl für Berufstätige nach Dozent Dr. Schulte **74.** 489. 508.

— Stundenzählung, die 24-..., von Brestrich, Ministerialamtmann und Rechnungsrat **76.** Jahrg. 3. S. 65.

— Überblick über die Geschichte des Postwesens im Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen, von Brandt, Postrat **10.** 244.

— Unfall, zur Psychologie des ... und der Unfallverhütung, von Dr. med. Grünewald **60.** 916.

— Unfallbekämpfung durch das Bild, von Schmalfeldt, Postinspektor **23.** 553.

— Mitteleuropäische Verkehrstagung in Wien (Reform im Post- und Telegraphenwesen, Ausbau des mitteleuropäischen Post- und Schnellnachrichtenverkehrs) **88.** 1100, **80.** 244.

— Warmwasserheizungen, zur generellen Reglung von ..., von Rybka, Ingenieur **32.** 761.

— Wärmewirtschaft, die baulichen Forderungen der ..., von Prof. Dr. Schultze-Naumburg **72.** 833.

— Die Wärmewirtschaft im Hause. Der Einzelofen und die Sammelheizung, von Prof. Dr. Schultze-Naumburg **72.** 844.

— Wirtschaftlichkeit des Diktierens, über die ..., von Dr. Bode, Oberregierungsrat **76.** Jahrg. 3 S. 97.

— Wirtschaftskrise, Kartellwirtschaft und Rationalisierung, von Schmidt, Oberpostinspektor **52.** 485.

Deutschland. Abtreibungsversuch, gegen eine Postbeamtin, die wegen ... vor Erlaß des Gesetzes vom 18. Mai 1926 unter Annahme mildernder Umstände zu einer Gefängnisstrafe von 2 Monaten bei Bewilligung einer Bewährungsfrist verurteilt worden war, wird die von der Disziplinarkammer verhängte Strafversetzung mit Geldstrafe von 50 *RM* als ausreichende Dienststrafe erachtet (Entsch. des Reichsdisziplinarhofs vom 28. Juni 1926) **16.** 1423, **24.** Jahrg. 6 S. 27.

— Amtssprache, zur Veredlung unserer ..., von Sensfuß, Präsident **76.** Jahrg. 3 S. 106.

— Amtsunterschlagung und einfache Unterschlagung (Entsch. des RG vom 19. April 1926) **24.** Jahrg. 6 S. 23.

— Die Angestellten und Beamten in einigen deutschen Ländern nach der Berufszählung 1925 **81.** 842.

— Ankündigung einer Dienstaufsichtsbeschwerde, die lediglich die Herbeiführung einer sachlichen Maßregel bezweckt, ist keine Drohung, wohl aber die Ankündigung, eine Aussprache im Reichstag herbeiführen zu wollen (Entsch. des RG vom 21. Oktober 1926) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 1633.

[1]) Die fett gedruckten Zahlen bezeichnen die Zeitschriften in der Liste unter A, die daneben stehenden Zahlen die Seiten.

Deutschland. Anrechnungspflicht, besteht eine ... eines anderweitigen Verdienstes auf das Gehalt eines zu Unrecht entlassenen Beamten? **16.** 1635.

— Anspruch auf Verleihung eines bestimmten Amtes, einen im Rechtsweg verfolgbaren ..., sei es überhaupt, sei es zu einem bestimmten Zeitpunkt, gibt es nicht **20.** 579.

— Arbeiterbanken, die deutschen ... **17.** 599.

— Arbeitsgeschwindigkeit, über die Bedeutung der ... im stationären Dienst, von Steinberg, Betriebsingenieur **88.** 1002.

— Arbeitsrecht. Die mit höheren technischen Diensten betrauten Angestellten im Sinne des § 133a der Reichsgewerbeordnung dürfen fristlos entlassen werden, wenn sie sich erhebliche Ehrverletzungen gegen einen Vertreter ihres Arbeitgebers zuschulden kommen lassen (Entsch. des RG vom 29. Juni 1926) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 1273.

— Arbeitsrecht. Durch § 39 des Betriebsrätegesetzes wird in Fällen, in denen amtliche Verfehlungen eines Betriebsratsmitglieds zugleich eine Verletzung seiner vertraglichen Dienstpflichten enthalten, eine fristlose Entlassung nicht ausgeschlossen (Entsch. des RG vom 29. Juni 1926) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 1273.

— Das neue Arbeitsschutzgesetz **88.** 1312.

— Architektensorgen (Normen, Typen, Arbeitsmethoden und das Wohnungsbauprogramm) **15.** Beil. (Bauwirtschaft und Baurecht) 109, **89.** 484.

— Die weltwirtschaftlichen Aufgaben Deutschlands im Nachrichtenverkehr **20.** 679.

— Aufwertung der Wirtschaftsbeihilfen der Beamten, Ruhegehaltserhöhung auf 80 v H (Entsch. des RG vom 7. Juli 1926) **20.** 579, **14.** Beil. (Rechtsprechung) 19.

— Die Ausbildung der Beamten in der Erdkunde, von Moge, Postrat **76.** Jahrg. 3 S. 69.

— Ausgaben und Einnahmen des Reichs im Rechnungsjahr 1926 **72.** 803.

— Auslieferungsverkehr, die Zuständigkeiten des Reichs und der Länder im ..., von Dr. Lederle, Landgerichtsrat **8.** N. F. Bd. 11 S. 391.

— Auszug aus einer amtlich geführten Liste, wann ist das Sicherbieten zur Erteilung eines abschriftlichen ... gegen Entgelt die Forderung eines Vorteils für eine Handlung, die eine Verletzung der Amtspflicht enthält? (Entsch. des RG vom 25. Oktober 1926) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 1699.

— Baugesinnung, Pflege einer vorbildlichen ... bei der Deutschen Reichsbahn, von Steinbrink, Reichsbahnoberrat **88.** 1297.

— Bauverträge und Schiedsgerichte, von Prof. Dr.-Ing. Kleinlogel **15.** Beil. (Bauwirtschaft und Baurecht) 102.

— Der deutsche Beamte in Gegenwart und Zukunft (Vortrag des Reichsinnenministers Dr. Külz) **53.** 503, **20.** 629, **24.** Jahrg. 7 S. 43.

— Beamte und Wirtschaft **20.** 587, **55.** 354, **53.** 559.

— Die Beamtenbestechung (auch die Annahme privater Dienstleistungen eines Untergebenen ist Bestechlichkeit, Entsch. des RG vom 16. März 1926), von Grosse **18.** Nr. 39 S. 4, **19.** Nr. 39 S. 4.

— Beamtenhochschulen, welche Aufgaben erwachsen den deutschen ... durch die Umstellung der Deutschen Reichspost?, von Hoyer, Postinspektor **11.** 469.

— Beamtenrecht **17.** 707.

— Beamtenrecht, § 133, 615 des BGB. Die Grundsätze des bürgerlichen Rechts über Auslegung von Willenserklärungen können auf das Beamtenverhältnis nicht ohne Berücksichtigung seiner Eigenart übertragen werden. Der im § 615 des BGB für das bürgerlich-rechtliche Dienstverhältnis ausgesprochene Rechtsgedanke ist auf das öffentlich-rechtliche Beamtenverhältnis nicht anwendbar (Entsch. des RG vom 22. Juni 1926) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 1297, **57.** Beil. (Rechtsprechung) 611.

— Beamtenrecht und Arbeitsrecht (Vortrag des Prof. Dr. Kaskel) **12.** 423. 471.

— Beamtenschaft und Reichstag **52.** 531.

— Die Beamtensiedlungsverordnung und ihre Durchführung, von Delius, Postrat **23.** 407, **17.** 844.

Deutschland. Der Begriff »Amtlich anvertraut« erfordert nicht, daß eine bereits vorhandene Urkunde dem Beamten von einem Dritten übergeben werde, vielmehr ist auch eine von einem Beamten innerhalb seines Geschäftskreises aufgenommene Urkunde diesem Beamten, solange sie sich noch in seinem Gewahrsam befindet, im Sinne des § 348 Abs. 2 des Strafgesetzbuchs amtlich anvertraut (Entsch. des RG vom 15. Juni 1926) **57.** Beil. (Rechtsprechung) 534, **24.** Jahrg. 6 S. 22.

— Der Begriff des Beamten im Sinne des Art. 131 der Reichsverfassung bestimmt sich nicht ausschließlich nach Landesrecht. Beamte im Sinne jener Verfassungsbestimmung sind alle mit obrigkeitlichen Befugnissen, mit öffentlicher Gewalt ausgestatteten Personen, unabhängig davon, ob ihnen das Landesrecht Beamteneigenschaft beilegt oder nicht usw. (Entsch. des RG vom 2. Juli 1926) **57.** Beil. (Rechtsprechung) 578.

— Das Berufsbeamtentum in der Gegenwart und die Aufgaben der Verwaltungsakademie, von Schiffer, Reichsminister a. D. und Präsident der Verwaltungsakademie Berlin **54.** 381.

— Besoldung, bei Vorbehalt des Rücktritts in den Staatsdienst anläßlich des Ausscheidens eines Beamten ist der Rechtsweg für die Klage auf Gehaltszahlung zulässig (Entsch. des OLG München vom 10. Juni 1926) **24.** Jahrg. 7 S. 151.

— Besoldung und Personalpolitik **52.** 409. 437. 457. 479. 497.

— Besoldungs- und Beamtenrechtsfragen (Vortrag des Generalsekretärs Dreyer) **53.** 487.

— Bestechung, § 332 des Strafgesetzbuchs, zum Begriff »Amtspflicht« (von einem Beamten geforderte Vergütung dafür, daß er bei der öffentlichen Verdingung von Wegebauten seitens des Landesbauamts die Angebote bestimmter Unternehmer erfolgreich in Vorschlag bringen werde usw., Entsch. des RG vom 26. April 1926) **16.** 1646, **24.** Jahrg. 7 S. 127.

— Betrachtungen über Dienstvorträge und Dienstunterricht, von Daeffner, Oberpostsekretär **76.** Jahrg. 3 S. 43.

— Betriebs- und Hoheitsbeamte **20.** 666.

— Die Betriebskostenermittlung der Deutschen Reichsbahn in ihrer neuen Form, von Dr.-Ing. Tecklenburg, Reichsbahndirektor **58.** 730.

— Betriebsrat, hört der ... sofort auf zu bestehen, wenn die Zahl der beschäftigten Arbeitnehmer unter 20 sinkt? **50.** 252.

— Betriebsrätegesetz, zur Wirksamkeit der Zustimmung des Betriebsrats zur Entlassung eines seiner Mitglieder ist ein nach den Vorschriften der §§ 29 bis 33 des ... zustande gekommener förmlicher Beschluß erforderlich (Entsch. des RG vom 23. Oktober 1925) **9.** 1420.

— Der Beweis bei Versicherungsansprüchen, von v. Frankenberg, Stadtrat **5.** Jahrg. 1923/25 S. 409.

— Beziehungen, die rechtlichen ... zwischen dem Reichspräsidenten und der Reichsregierung, von Dr. Wuermeling, Reg.-Assessor **8.** N. F. Bd. 11 S. 341.

— Defektenbeschluß, grobes Verschulden oder leichtes Versehen des Beamten (Entsch. des RG vom 17. September 1926) **57.** Beil. (Rechtsprechung) 685, **54.** 441, **24.** Jahrg. 7 S. 192.

— Dienstprämien an Arbeiter **23.** 426, **50.** 232.

— Dienstreisen, Berechnung des kürzesten Landwegs **24.** Jahrg. 6 S. 18.

— Ruhegehaltsfähige Dienstzeit, Anrechnung der Ausbildungszeit, der Zeit sonstiger unentgeltlicher Beschäftigung eines Beamten und der Zeit der vorübergehenden Vertretung erkrankter und beurlaubter Beamten auf die ..., Begründung des Beamtenverhältnisses schon durch Übertragung und Leistung von Aufgaben, die in den Bereich der Zuständigkeit von Beamten fallen (Entsch. des RG vom 30. März 1926) **57.** Beil. (Rechtsprechung) 611, **24.** Jahrg. 7 S. 92, **17.** 772.

— Disziplinargesetz, zu § 32 des ... vom 21. Juli 1852. Zeugen sind nach dem sinngemäß anzuwendenden § 57 Ziff. 3 der Strafprozeßordnung uneidlich zu vernehmen, wenn sie sich in strafbarer Weise an dem tatsächlichen Vorgang beteiligt haben, in welchem das Dienstvergehen des Beamten gesehen wird, ohne Rücksicht darauf, ob diese Mitwirkung sich für sie selbst als Dienstvergehen darstellt usw. (Entsch. des Disziplinarhofs vom 17. Mai 1926) **16.** 1503.

Deutschland. Disziplinarverfahren, Anstellung und ..., Erschleichung eines Amtes durch Irreführung der Anstellungsbehörde (Verschweigen einer Vorbestrafung), Entsch. des Disziplinarhofs vom 28. Juni 1926 **24.** Jahrg. 7 S. 151, **11.** 601, **16.** 1784.

— Disziplinarverfahren. Passive Beamtenbestechung. Ein Beamter, der sich einer passiven Bestechung schuldig gemacht hat, kann nicht länger im Amte belassen werden (Entsch. des Reichsdisziplinarhofs vom 5. Juli 1926) **23.** 458.

— Disziplinarverfahren, Berichtigung von Schreib- oder Fassungsfehlern im Urteil (Entsch. des Reichsdisziplinarhofs vom 27. Oktober 1925) **24.** Jahrg. 7 S. 127.

— Disziplinarverfahren. Das Disziplinargericht ist an die Feststellungen eines rechtskräftig verurteilenden strafrichterlichen Erkenntnisses auch dann gebunden, wenn dieses in der durch § 267 Abs. 4 der Strafprozeßordnung zugelassenen abgekürzten Form unter Bezugnahme auf den Eröffnungsbeschluß ausgefertigt worden ist. Indes bedürfen gerade Urteile dieser Art vielfach der auch sonst statthaften Ergänzung des strafgerichtlich festgestellten Sachverhalts durch den Disziplinarrichter (Entsch. des Reichsdisziplinarhofs vom 16. Dezember 1924) **16.** 1422, **24.** Jahrg. 6 S. 27.

— Disziplinarverfahren, die Einleitung des ... ist bis zum Inkrafttreten der Pensionierung zulässig (Entsch. des Reichsdisziplinarhofs vom 14. Dezember 1925) **26.** Bd. 44 S. 38, **16.** 1648, **24.** Jahrg. 7 S. 127, **11.** 600.

— Disziplinarverfahren. Geschenkforderung und Geschenkannahme durch einen Beamten mit Bezug auf die amtliche Vergabe von Lieferungen, Dienstentlassung (Entsch. des Reichsdisziplinarhofs vom 18. Mai 1926) **23.** 413.

— Disziplinarverfahren. Ein Reichsbeamter hat bei Meinungsäußerungen über das Ergebnis einer öffentlichen deutschen Wahl, die einem unbestimmten Personenkreise zur Kenntnis gelangen können, auf die besonderen, ihm durch sein Amt auferlegten Pflichten zu achten. Er verletzt mit einer hiergegen verstoßenden Äußerung die Pflicht zu achtungswürdigem Verhalten außerhalb des Dienstes schon dann, wenn er bei gehöriger Aufmerksamkeit die Tragweite der Äußerung erkennen konnte (Entsch. des Reichsdisziplinarhofs vom 6. Juli 1926) **16.** 1568.

— Disziplinarverfahren, zu § 42, Abs. 2 des Disziplinargesetzes vom 21. Juli 1852, Zuständigkeit zur Entscheidung über ein Gesuch um Wiedereinsetzung in den vorigen Stand gegen die Versäumung der Berufungsfrist (Entsch. des Disziplinarhofs vom 4. Oktober/1. November 1926) **16.** 1785, Jahrg. 1927 S. 92.

— Disziplinarverfahren. Zur Frage der Bewilligung von Ruhegehaltsteilen auf Lebenszeit an durch Disziplinarurteil entlassene kriegsbeschädigte Beamte (Entsch. des Reichsdisziplinarhofs vom 13. Juli 1926) **23.** 458.

— Disziplinarverfahren, Zuständigkeit der entscheidenden Disziplinarbehörden. In den §§ 23, 24 des Disziplinargesetzes ist die Zuständigkeit der entscheidenden Disziplinarbehörden erster Instanz derart geregelt worden, daß die Einleitung des Disziplinarverfahrens von dem Vorsteher derjenigen Behörde verfügt wird, welcher der beschuldigte Beamte entweder angehört oder untergeordnet ist. Dieser Reglung liegt der Gedanke zugrunde, daß diese Behörde am besten das dienstliche und außerdienstliche Verhalten des Beamten zu beurteilen vermag (Entsch. des Disziplinarhofs vom 17. Mai 1926) **24.** Jahrg. 7 S. 28. 153, **16.** 1651.

— Eisenbahnattentate als höhere Gewalt nur unter besonderen Umständen 88. 1107.

— Unerlaubte Entfernung eines Beamten vom Amt, wird die ... dadurch allein zu einer erlaubten, daß seine vorläufige Amtsenthebung angeordnet wird? Hat der vom Dienst vorläufig enthobene, im Ungehorsam beharrende Beamte Anspruch auf die Hälfte seines zuletzt bezogenen Diensteinkommens? (Entsch. des RG vom 16. März 1926) **23.** 435, **57.** Beil. (Rechtsprechung) 611, **24.** Jahrg. 7 S. 91.

— Esperanto im Post-, Telegraphen-, Fernsprech- und Funkdienst **70.** 700.

— Familienlasten, zum Ausgleich der ..., von Dr. med. Fetscher, Privatdozent (Belebung des Willens zum Kinde, Gefahren für die Erhaltung des Volksbestandes) **60.** 1013.

— Die deutsche Finanzpolitik der letzten Jahre und ihre Rolle unter den wirtschaftsbestimmenden Faktoren, von Dr. Krämer **29.** Jahrg. 43 Bd. 2 S. 1.

Deutschland. Das Gedingeverfahren bei der Eisenbahnunterhaltung **58.** 657.

— Geschäftsbericht der Deutschen Reichspost für das Wirtschaftsjahr 1925 **23.** 503. 514, **53.** 584, **18.** Nr. 50 S. 8, **20.** 705. 747, **75.** 713. 742. 765, **76.** Jahrg. 3 S. 88, **52.** 555. 571.

— Gemeinsame Geschäftsordnung der Reichsministerien, Bekanntmachung des Reichsministers des Innern vom 21. November 1926 über die ... **61.** 997.

— Gewerkschaftsbewegung, die gegenwärtige ..., von cand. rer. pol. Hesse, Regierungsoberinspektor **12.** 367. 430.

— Die Haftung der Reichsbank und der Reichsbahngesellschaft für ihre Beamten, von Dr. jur. Ullmann **12.** 335.

— Haftung des Reiches für die Folgen ungenügend geheizter Amtsräume, Schadensersatz (Entsch. des Hanseatischen OLG vom 12. Mai 1926) **24.** Jahrg. 7 S. 156, **11.** 601, **55.** 405.

— Haushaltspläne, Reform der ... (die übrigen Dienstleistungsausgaben und die Sachleistungsausgaben), von Stein **12.** 510.

— »Eigener Hausstand« im Sinne der Umzugskostenvorschriften **56.** 174.

— Hochschule für Politik, Rundschreiben des Reichsministers des Innern vom 19. Mai 1926 an die obersten Reichsbehörden über die Fortbildung der Beamten **61.** 966.

— Die Holzbauweise in der technischen Zukunft Deutschlands, von Dr.-Ing. Kuhberg, Reg.-Baumeister **15.** Beil. (Bauwirtschaft und Baurecht) 121.

— Hypothek, die Einigung des Verkäufers und Käufers eines Grundstücks über die Übernahme einer ... durch den letzteren ist regelmäßig als befreiende Schuldübernahme aufzufassen. Die Mitteilung der Schuldübernahme an den Hypothekgläubiger kann durch Übersendung einer beglaubigten Abschrift des Kaufvertrags geschehen usw. Pflichten der Hypothekenbanken gegenüber rechtsunkundigen Schuldnern (Entsch. des Bayer. OLG vom 28. Juni 1926) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 1386.

— Die Karteieinrichtungen bei der Deutschen Reichspost, von Tjaden, Telegrapheninspektor **70.** 697.

— Die Klage wegen vermögensrechtlicher Ansprüche des Beamten ist gegen das Ressort zu richten, dessen Amtsbereich der Beamte zur Zeit der Entstehung des Anspruchs angehört hat. Ein Beamter gehört grundsätzlich dem Bereich an, von dem er angestellt ist, auch bei Verwendung in einem anderen Dienstzweig (Entsch. des RG vom 24. April 1925) **26.** Bd. 44 S. 36.

— Kleiderkassen, Rechtsnatur der ... (Entsch. des RG vom 3. Juni 1926) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 20, **52.** 489.

— Körperverletzung im Amt Amtspflichtverletzung (Entsch. des RG vom 13. Februar 1925) **24.** Jahrg. 6 S. 754.

— Krankenfürsorge der öffentlichen Beamten unter besonderer Berücksichtigung der Beamtenkrankenversicherung in Bayern und bei der Reichsbahn, von Stuntz, Oberpostinspektor **7.** 497.

— Krankenfürsorge der Deutschen Reichspost **14.** 222. 249. 262, **52.** 504. 509, **20.** 680, **11.** 563, **53.** 593.

— Krankenstatistik der Deutschen Reichspost **54.** 508.

— Kriminalstatistik für 1924 (Verletzung des Briefgeheimnisses, Gefährdung des Betriebs öffentlicher Telegraphen- oder Rohrpostanlagen, Öffnen und Unterdrücken von Briefen und Paketen durch Postbeamte usw.) **65.** Bd. 328 S. 30. 32. 42, **52.** 523.

— Kündigung, alle sich auf die ... eines Beamten beziehenden Erklärungen der Anstellungsbehörde müssen bei der Bedeutung, die sie für den Beamten haben, klar und unzweideutig sein. Für Willenserklärungen durch schlüssige Handlungen ist hier überhaupt kein Raum (Entsch. des RG vom 11. Mai 1926) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 1297.

— Kündigung, Lösung des Dienstverhältnisses einer Beamtin im Falle ihrer Verehelichung (Entsch. des Bayer. Obersten Landesgerichts vom 3. Juli 1926) **24.** Jahrg. 7 S. 155.

— Kündigungen, durch Übernahme von Reichsbahnbeamten bedingte ... — keine unbillige Härte (Entsch. der Gewerbegerichte Frankfurt [Main] vom 15. Juli 1926 und Köln vom 1. Juli 1926) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 21.

— Die neuen Kündigungsschutzbestimmungen für ältere Angestellte (zur Auslegung und Anwendung des Gesetzes vom 9. Juli 1926), von Dr. Goerrig **39.** 673.

Deutschland. Die Kurzschrift bei den Behörden, von Friebel, Oberpostinspektor **76.** Jahrg. 3 S. 92.

— Ein Landesbeamter kann ohne Ausscheiden aus seinem bisherigen Beamtenverhältnis unter Umständen lebenslänglich in den Reichsdienst übertreten (Entsch. des RG vom 21. September 1926) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 1628.

— Die Lohn- und Gehaltspfändung, von Keßler, Ministerialamtmann **52.** 468, **18.** Nr. 44 S. 8, **19.** Nr. 44 S. 8, **54.** 513.

— Meinungsäußerung, das Recht der Beamten auf freie . . ., von Dr. jur. Wolfstieg **12.** 484.

— Musikausübung durch Beamte (Runderlaß des preuß. Finanzministers vom 9. Oktober 1926) **56.** 176, **55.** 341. 364, **24.** Jahrg. 7 S. 84.

— Rechtliche Natur, über die . . . der Vereinbarungen politischer Parteien untereinander, von Dr. jur. Liermann, Rechtsanwalt und Privatdozent **8.** N. F. Bd. 11 S. 401.

— Nebenbeschäftigung der Beamten, gesetzliche Bestimmungen über die . . . **54.** 390, **53.** 480.

— Ortslöhne (zusammengestellt im Statistischen Reichsamt) **61.** 972.

— Personalabbau, ein Nachwort zum . . ., von Gärtner, Senatspräsident **16.** 1513.

— Personalabbauverordnung des Reiches vom 27. Oktober 1923, werden in landesgesetzlichen Verordnungen die Grenzen, die der Gesetzgebung der Länder durch Artikel 18 Abs. 1b der . . . gezogen sind, überschritten, so kann das einen Eingriff in wohlerworbene Rechte bedeuten (Entsch. des RG vom 5. Oktober 1926) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 1628.

— Personalabbauverordnung, Rechtsgültigkeit der . . . (Entsch. des RG vom 23. April 1926) **54.** 468.

— Personalnachweise, Einsicht in die . . . **53.** 549, Jahrg. 1927 S. 8.

— Pflegschaft. Gebrechlichkeitspflegschaften über Reichsbahnbeamte im Verfahren der zwangsweisen Versetzung in den Ruhestand **39.** 755.

— Postamt, das »schalterlose« . . ., Berlin W 30 (ein versuchsweise neu ausgestattetes Postamt) **50.** 230.

— Postgeschichtsschreibung, Kritik der . . ., von Dr. Staedler, Postrat **76.** Jahrg. 3 S. 2.

— Rationalisierung (aus einem Vortrage des Staatssekretärs Sautter) **23.** 440, **20.** 615, **54.** 428, **55.** 371. 379, **74.** 405, **18.** Nr. 44 S. 1, **19.** Nr. 44 S. 2.

— Rationalisierung der Reichsbahn, über die . . . **23.** 466.

— Wohlerworbene Rechte, Unkündbarkeit eines Beamten im Falle der Umwandlung eines Privatdienstvertrags in ein Beamtenverhältnis (Entsch. des Pr. KG vom 28. April 1926) **24.** Jahrg. 7 S. 60.

— Die Rechtsprechung des Reichsgerichts auf dem Gebiete der Beamtenunfallfürsorge **17.** 655.

— Die Rechtsstellung der Betriebsvertretungsmitglieder als Arbeitnehmer bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, von v. Bezold, Reichsbahnoberrat **88.** 1216. 1244.

— Reichsbahnbeamte handeln als kraft Gesetzes mittelbare Reichsbeamte bei allen zu ihren Geschäftsaufgaben gehörenden Verrichtungen begriffsnotwendig in Beamteneigenschaft, ohne daß es darauf ankommt, ob die einzelne Dienstverrichtung (z. B. Gehaltsauszahlung) aus der Staatsgewalt abzuleiten ist oder sonstwie hoheitsrechtlichen Zwecken dient (Entsch. des RG vom 20. Mai 1926) **57.** Beil. (Rechtsprechung) 534, **24.** Jahrg. 6 S. 25.

— Reichsbahnbeamtenkrankenversorgung **11.** 478. 540.

Reichsbahnbeamtenrecht, Fragen aus dem . . ., von Dr. Reindl, Reichsbahndirektor **58.** 693. 720.

— Reichsbahn-Gesellschaft, über die rechtliche Natur der . . . und des Dienstverhältnisses der Reichsbahnbeamten (Entsch. des RG vom 19. März 1926) **23.** 433.

— Reichsbeamtengesetz. Begriff des »seiner Natur nach vorübergehenden Geschäfts«, Absicht der begrenzten Anstellung eines Beamten (Entsch. des RG vom 21. September 1926) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 1629.

— Reichsbeamtengesetz, § 24 des . . . (Reichsverwaltungsreform) **20.** 573.

— Reichsdienststrafordnung **17.** 732. 773. 793. 813, **14.** 245, **52.** 522. 556, **74.** 469, **18.** Nr. 46 bis 52 S. 1, **19.** Nr. 46 bis 52 S. 1, **50.** 280. 287.

Deutschland. Deutsche Reichspost und Sozialpolitik (aus einem Vortrag des Ministerialrats Lucke) **23.** 463, **18.** Nr. 45 S. 1, **19.** Nr. 45 S. 2, **51.** 713.

Reichsverfassung und Arbeitsgerichtsgesetz, von Dr. Bewer, Reichsgerichtsrat a. D. **16.** 1457.

— Reichsverfassung und Rechtsprechung, von Simons **85.** Bd. 81 S. 385.

— Reichswirtschaftsrat, Gesetzentwürfe über den . . . **23.** 511.

— Richtlinien für die Anwendung und Prüfung der Verdingungsordnung für Bauleistungen (Erlaß des preuß. Finanzministers vom 25. November 1926) **89.** 579, **30.** 306.

— Ruhegehaltsbezüge, bei der Aufwertung rückständiger . . . kommt in der Regel der Abzug eines sogenannten Verarmungsfaktors nicht in Frage (Entsch. des RG vom 7. Juli/25. Juni 1926) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 1299.

— Ruhestand, der Beamte hat keinen klagbaren Anspruch darauf, daß ihm die von der Dienstbehörde verweigerte Versetzung in den . . . bewilligt werde (Entsch. des RG vom 28. September 1926) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 1629.

— Ruhestand, zwangsweise Versetzung in den . . . (Erlaß des Reichsministers des Innern vom 8. Oktober 1926) **52.** 521.

— Ruhestandsstatistik für das Rechnungsjahr 1925, von Bauerhorst, Ministerialrat **10.** 257, **55.** 396.

— Neuzeitliche Schalteranlagen, von Brandt, Postrat **76.** Jahrg. 3 S. 81.

— Sozialversicherung bei der Reichsbahn **58.** 616.

— Sprachverfall **46.** 355.

— Standfestigkeit der durch Halteseile gesicherten hohen Bauwerke (Erlaß des preuß. Ministers für Volkswohlfahrt vom 11. November 1926; Funkmasten, Schornsteine u. dgl.) **89.** 536.

— Die Stellung des Staates im rechtlichen Verfahren mit besonderer Berücksichtigung des Staats- und Verwaltungsrechts, von Maunz, Referendar **5.** Jahrg. 1923/25 S. 341.

— Steuerabzug. Einreichung der Steuerabzugsbelege für 1926 (Vf des Reichsministers der Finanzen vom 19. Oktober 1926 usw.) **59.** 137, **24.** Jahrg. 7 S. 86, **42.** 508, **56.** 190.

— Strafantrag, ist der . . ., den der amtliche Vorgesetzte wegen Beleidigung seines untergebenen Beamten nach § 196 des Strafgesetzbuchs stellt, ordnungsmäßig angebracht, wenn die Unterschrift des amtlichen Vorgesetzten in dem Strafantrag nicht von ihm selbst vollzogen, sondern durch einen Kanzleiangestellten beglaubigt ist? (Entsch. des Schöffengerichts Breslau vom 3. Dezember 1925) **39.** 681.

— Tarifpolitik, kaufmännisch-wirtschaftliche . . ., von Gablenz, Postdirektor **14.** 195.

— Taxis. Das Taxissche Palais in Frankfurt (Main) (erbaut vor 200 Jahren), von Dr. Karll, Postrat **76.** Jahrg. 3 S. 73.

— Umzugskosten, ein Beamter, der auf Grund einer sachlich unrichtigen Zahlungsanweisung bei der fiskalischen Kasse bewußt ihm nicht zustehende . . . erhebt, begeht Betrug durch Unterdrückung wahrer Tatsachen (Entsch. des RG vom 29. Juli 1926) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 1370.

— Umzugskosten, Betrug bei der Erstattung von . . . (Entsch. des RG vom 24. Juni 1926) **24.** Jahrg. 6 S. 30.

— Unfallaffinität und Psychotechnik im Eisenbahndienst, von Schmitt, Reichsbahnamtmann **58.** 558.

— Unfallneurose, die neue Lehre zur . . . (u. U. Änderung der Rechtsprechung zuungunsten von Rentenbewerbern) **37.** 65.

Unterrichtswesen bei der Deutschen Reichspost, von Menge, Oberpostinspektor **52.** 552.

— Unterschlagung, zwischen . . . im Amt und einfacher . . . ist kein Fortsetzungszusammenhang möglich (Entsch. des RG vom 13. September 1926) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 1444.

— Amtsärztliche Untersuchung, Ausweichen eines Wartegeldempfängers vor der . . . (Entsch. des Reichsdisziplinarhofs vom 18. Mai 1926) **23.** 413.

— Verdingungsordnung für Bauleistungen des Reichsverdingungsausschusses **15.** Beil. (Bauwirtschaft und Baurecht) 110.

Deutschland. Disziplinarrechtliche Verfolgung vordienstlicher Verfehlungen. Die Amtserschleichung und der Examensbetrug, von Grosse **18.** Nr. 42 S. 5, **19.** Nr. 42 S. 5.

— Versicherungswesen. Berechnung der Sozialversicherungsbeiträge bei nachträglicher rückwirkender Lohnerhöhung (Vf des Reichsministers der Finanzen vom 29. September 1926) **18.** Nr. 42 S. 5, **19.** Nr. 42 S. 5.

— Versicherungswesen. Der Umstand, daß sich ein Unfall bei einem mit der Beschäftigung in einem versicherten Betriebe zusammenhängenden Wege nach der Arbeitsstätte noch innerhalb des Gebäudes ereignet hat, in dem der Versicherte wohnt, schließt den Versicherungsschutz nach § 545a der Reichsversicherungsordnung nicht aus (Entsch. des RVA vom 12. August 1926) **2.** 434.

— Versicherungswesen. Ein bei einer Reichsbahndirektion beschäftigter Bahnarzt hat als solcher gegen ein festes jährliches Gehalt die Bahnbediensteten in der Hauptsache in gesundheitlicher Beziehung zu überwachen, einer allgemeinen Dienstaufsicht hinsichtlich der Art und des Erfolges seiner Behandlung sowie hinsichtlich der Einhaltung einer bestimmten Dienstzeit unterliegt er nicht, im übrigen ist er freiberuflich tätig, keine Angestelltenversicherungspflicht (Entsch. des RVA vom 8. Juni 1926) **2.** 428, **7.** 467.

— Die Vertretung Preußens im Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, von Prof. Dr. Giese **16.** 1452.

— Verwaltungsakademie Berlin, Jahrestag der ... **12.** 381.

— Verwaltungsakademien, Bewertung des Besuchs der ... **61.** 967, **24.** Jahrg. 7 S. 75, **12.** 454.

— Verwaltungsreform und staatspolitische Notwendigkeiten **54.** 397.

— Volksvertretung und Beamtenschaft **54.** 383.

— Der Vorbehalt des Widerrufs oder der Kündigung muß bei der Anstellung ausdrücklich erfolgen (Entsch. des RG vom 21. September 1926) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 1628.

— Warenhandel. Richtlinien des Preuß. Staatsministeriums über die Warenversorgungsstellen der Beamten und den Warenhandel bei behördlichen Dienststellen (Runderlaß des preuß. Finanzministers vom 3. November 1926) **56.** 185, **30.** 279, **24.** Jahrg. 7 S. 147.

— Deutsche Weltanschauung und deutsches Beamtentum, von Dr. Jardon, Verwaltungsleiter der Verwaltungsakademie Köln, und von Dr. Schwellenbach **12.** 360. 415.

— Wesen und Aufgaben der deutschen Beamtenschaft **18.** Nr. 39 S. 3, **54.** 402, **19.** Nr. 39 S. 3.

— Wirtschaft, Staat und Berufsbeamtentum **52.** 518.

— Wirtschaftsführung der Deutschen Reichspost, Vorschläge zur besseren ... **14.** 209.

— Wirtschaftsführung der Deutschen Reichspost und Beamtenauslese, von Bräunlich, Postdirektor **76.** Jahrg. 3 S. 89.

— Wohnungen in reichseigenen Gebäuden, Abstandssummen bei Räumung von ... (Vf des Reichsfinanzministers vom 23. November 1926) **3.** 117, **62.** 125, **24.** Jahrg. 7 S. 190.

— Wohnungsgröße und Wohnungsnot, von Hespeler, Oberbaurat **15.** Beil. (Bauwirtschaft und Baurecht) 100.

— Wohnungsnot, der preuß. Minister für Volkswohlfahrt zur ... (Aufruf des Ministers) **15.** Beil. (Bauwirtschaft und Baurecht) 117.

— Wohnungsnot, kann man von einer ... der Reichsbeamten und -bediensteten sprechen?, von Büttner, Regierungsoberinspektor **87.** 299.

— Wohnungsnot und Wohnungsbau, von Dr. May, Stadtrat **87.** 268. 279.

— Zeitaufnahmen, Auswertung der ... **74.** 410.

— Zivilpensionsfonds, Bestimmungen über Erstattungen von Teilen der Militärpension oder Rente an die ... (Vf des Reichsarbeitsministers vom 25. Oktober 1926) **61.** 979.

— Zueignung amtlicher Gelder ist noch nicht anzunehmen, wenn ein Beamter aus einer von ihm verwalteten Kasse Geld in eine andere Kasse hinübernimmt, um damit einen ihm in dieser Kasse entstandenen Fehlbetrag einstweilig zu verdecken, jedoch kann Betrug durch Irreführung des Kassenprüfungsbeamten in Frage kommen (Entsch. des RG vom 14. Oktober 1926) **57.** Beil. (Rechtsprechung) 668, **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 1641.

Deutschland. Bayern. Anwendbarkeit der Reichspersonalabbauverordnung auf die vormaligen bayerischen Eisenbahnbeamten?, von v. Stefenelli, Ministerialrat a. D.; (Klage vormaliger bayerischer Eisenbahnbeamten gegen die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft wegen widerrechtlicher Versetzung in den einstweiligen Ruhestand) **11.** 533.

— — Klage eines über 60 Jahre alten, früher bayerischen Postbeamten wegen widerrechtlicher Versetzung in den einstweiligen Ruhestand auf Grund der Personalabbauverordnung, Begründung der Klage mit dem Staatsvertrag zwischen Bayern und dem Reich (Entsch. des LG München vom 28. April 1926) **11.** 555.

— — Neubauten der Deutschen Reichspost in Bayern **89.** 489. 501. 541, **18.** Nr. 45 S. 7, Nr. 46 S. 8, **19.** Nr. 45 S. 6, **15.** 785. 793.

England. Die englischen Finanzvorschläge für das Jahr 1926/27, von Dr. Inhulsen (Post) **29.** Jahrg. 43 Bd. 2 S. 106. 115. 125.

— Jahresabschluß des britischen Generalpostmeisters für 1925 **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 17.

Österreich. Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen im Jahre 1925 **18.** Nr. 48. S. 4.

Schweden. Die Umbildung der schwedischen Postverwaltung **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 13.

— Die Zahl der weiblichen Staatsbeamten verdoppelt **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 9.

Schweiz. Die Haushaltung der schweizerischen Posten und Telegraphen, von Furrer, Generaldirektor der Posten und Telegraphen **6.** 745.

Spanien. Fernsprech- und Luftverkehr **82.** 1565.

— Die Sozialversicherung in Spanien **7.** 541.

Amerika. Übernahme des Post- und Telegraphenwesens in Peru und Bolivien durch die Marconi-Gesellschaft **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 17.

— Vereinigte Staaten von Amerika. Sozialversicherung in den Vereinigten Staaten von Amerika **7.** 542.

Asien. Niederländisch Indien. Finanzwirtschaft in Niederländisch Indien, von Tospann (Post- und Telegraphendienst) **29.** Jahrg. 43 Bd. 2 S. 30. 63. 75.

II. Postwesen.

Allgemeines. Abwerfen der Post aus Flugzeugen, Apparat zum ... **55.** 341.

— Der Automobilbestand und die Automobilproduktion der Welt **13.** 176, **81.** 814.

— Ein Beitrag zur Lösung der Frage über die zweckmäßige Gestaltung des Ladebetriebs mit Elektrokarren auf Güterböden und Umladestellen, von Reffler, Ministerialamtmann a. D. **88.** 1126.

— Die Beleuchtung der Fahrzeuge, von Dr. Born **72.** 893.

— Neuzeitliche Betriebsüberwachung und Leistungskontrolle, von Börsig (Fahrzeuge) **49.** 673.

— Der Hamburg-Kopenhagener Botenkurs, von Teubner, Postrat **14.** 240.

— Botensendung und Briefbeförderung in Skandinavien im Mittelalter, von Heurgren, Postsekretär **76.** Jahrg. 3 S. 58.

— Die Briefträger und Postboten in alter Zeit **50.** 294.

— Eilpostdienst, die Anfänge des ... (Karriolpost) **18.** Nr. 49 S. 10.

— Fahrrad, Erfinder der Laufmaschine und Vater des Fahrrads, Handschrift als geschichtliches Dokument, von Mengeringhausen **72.** 999.

— Die Fährschiffverbindung zwischen Warnemünde und Gjedser **23.** 529, **88.** 1287, **58.** 749.

— Fährverbindung Dänemark–Norwegen **88.** 1054.

— Der Flugverkehr mit Übersee, von Capelle, Geh. Oberregierungsrat **33.** 1947.

— Flugzeugbau, vom Werdegang des Junkerschen ..., von vom Domsitz **47.** Jahrg. 1 Nr. 6 S. 2.

— Frankreichs Handelsluftfahrt im Vergleich zur deutschen **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 12.

— Der Gibraltartunnel und andere nordafrikanische Eisenbahnpläne **88.** 1237, **23.** 558.

Allgemeines. Haftrechtsordnung im Weltpostverein, zur Vorgeschichte der ... **14.** 260.

— Kraftfahrwesen. Nutzt Ihr Auto den Brennstoff restlos aus?, von Dr. Kohn-Abrest, Direktor des toxikolog. Laboratoriums der Pariser Polizeipräfektur **72.** 1016.

— Kraftfahrzeuge an Straßenkreuzungen (Probleme des englischen und deutschen Rechts), von Dr. jur. Helm (Hauptverkehrsstraßen und Nebenstraßen) **48.** 941.

— Kursbücher, Lesbarkeit der . . ., von Dr. Weinberg, Regierungsrat **88.** 1027.

— Die Luftfahrlinie Brindisi–Athen–Konstantinopel **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 16.

— Luftfilter für Kraftfahrzeuge, von Dipl.-Ing. Rögnitz **72.** 916.

— Eine transatlantische Luftlinie **33.** 1494.

— Die Luftpostbeförderung, Vereinfachung der Abrechnungen, von Demmer, Post- und Telegraphensekretär **73.** 232.

— Luftschiffverbindung Europa–Tokio **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 16.

— Postgeschichtsforschung, Wege und Ziele der . . ., von Kießkalt, Postinspektor **76.** Jahrg. 3 S. 29.

— Postscheckverkehr, Entwicklung des . . . der europäischen Länder in den Jahren 1921 bis 1925, von Gebauer, Postinspektor **10.** 221.

— Ein mitteleuropäischer Postverein, von Dr. Hantos, Staatssekretär **55.** 365, **76.** Jahrg. 3 S. 79.

— Das Postwesen im Mittelalter **54.** 526. 541.

— Rohrpost, aus der Geschichte der . . . **70.** Beil. (Werk-Praxis) 745.

— Die Seepost, von Sanders, Oberpostinspektor **52.** 450.

— Seepostdienst, der deutsch-amerikanische . . ., von Münnich, Oberpostdirektor **47.** Jahrg. 1 Heft 2 S. 6.

— Die Technik der Luftschiffahrt, von Pomey, Ober-Post- und Telegrapheninspektor **6.** 1027.

— Ältere Verkehrswege nach Amerika, von Goetsch **23.** 488.

— Weiterentwicklung der großen Luftfahrt, von Dr. Georgi **33.** 1871.

— Weltschiffahrt, die Hochstraßen der . . ., von Niemann, Postmeister **76.** Jahrg. 3 S. 46.

— Europäische Zollunion, von v. Kienitz, Geh. Oberregierungsrat **88.** 998.

Deutschland. Aushändigung der Postsendungen, von Herbich, Postinspektor **76.** Jahrg. 3 S. 101.

— Beförderung von postzwangspflichtigen Zeitungen gegen Bezahlung durch expressen Boten unter Benutzung von Flugzeugen **23.** 465.

— Die Beutelreinigung bei der Deutschen Reichspost, von Anger, Ministerialamtmann **73.** 219.

— Die neue Bezirkswerkstatt für Postkraftwagen der Oberpostdirektion Dortmund, von Priem, Postinspektor **23.** 422.

— Botenkurs, der Hamburg-Emdener . . ., von Teubner, Postrat **14.** 200.

— Briefaufschriften und Poststempel sind Urkunden. Ein Postbeamter, der ihm amtlich zugängliche, mit Aufschrift und Stempel versehene Briefe beiseiteschafft, um ihnen Geld zu entnehmen, begeht nebeneinander das Verbrechen nach §§ 348 Abs. 2, 349 des Strafgesetzbuchs, Amtsunterschlagung, § 350 des Strafgesetzbuchs, und das Vergehen nach § 354 des Strafgesetzbuchs (Entsch. des RG vom 7. Oktober 1926) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 1568, **57.** Beil. (Rechtsprechung) 669.

— Briefmarke, die Friedericus-Marke, Umrahmungen der Freimarken auf den Briefumschlägen **23.** 541.

— Briefmarken, Entwendung von . . ., die amtlichen Schriftstücken lose beigefügt oder auf Freiumschlägen verklebt waren (Entsch. des Reichsdisziplinarhofs vom 5. Juli 1926) **23.** 507.

— Der Briefzustelldienst **18.** Nr. 40 S. 4, **19.** Nr. 40 S. 4.

— Briefzustellung durch Briefzuteiler **75.** 761.

— Dienstreisen. Vorschriften über die Gewährung einer Entschädigung bei Ausübung des Dienstes an Bord im Fluge befindlicher Luftfahrzeuge **61.** 925, **59.** 133, **62.** 111, **24.** Jahrg. 6 S. 17.

Deutschland. Die Feldpost in den Freiheitskriegen (aus dem Tagebuch eines preußischen Feldpostbeamten vom Jahre 1815) **76.** Jahrg. 3 S. 31.

— Feld-Post-Dienstanweisung, die erste sächsische . . . vom Jahre 1691, von Rennert, Oberpostinspektor **10.** 246.

— Das deutsche Flugfunknetz **75.** 695.

— Gefangene, Behandlung von Postsendungen, die bei der Gefangenenanstalt nach der Entlassung für . . . eingehen (Vf des preuß. Justizministers vom 3. November 1926) **40.** 388.

— General-Erbpostmeister, vier deutsche . . . (zur Kultur- und Postgeschichte des Zeitraums 1682—1738), von Teubner, Postrat **76.** Jahrg. 3 S. 94. 108.

— Güterverkehr im Flugzeug und Reichsbahn, von Sommerlatte, Geh. Regierungsrat und Reichsbahndirektor **88.** 1185.

— Keine Haftung der Deutschen Reichspost für falsche Auskunft, die dienstliche Tätigkeit der Postbeamten gegenüber der Allgemeinheit ist in der Regel nicht hoheitsrechtlicher, sondern privatrechtlicher Natur, insbesondere auch innerhalb der Abwicklung des Postscheckverkehrs (Geldüberweisung von der Schweiz nach Deutschland im Jahre 1921 auf Postscheckkonto anstatt auf Bankkonto; Entsch. des RG vom 18. Juni 1926) **75.** 712, **10.** 256, **14.** Beil. (Rechtsprechung) 22.

— Kraftfahrzeuge, Änderung der Zuständigkeit bei der Zulassung von Kraftfahrzeugen und ihrer Führer (Runderlaß der preuß. Minister für Handel und Gewerbe und des Innern vom 26. November 1926) **43.** 1039.

— Die Kraftfahrzeuge im Deutschen Reich 1926 **81.** 660, **88.** 1264.

— Kraftfahrzeughaltung durch die Beamten der Reichsfinanzverwaltung (Vf des Reichsministers der Finanzen vom 30. November 1926) **3.** 121, **24.** Jahrg. 7 S. 214.

— Kraftfahrzeugverkehr, die Verordnung über Änderungen der Reglung des . . . vom 5. Dezember 1925, von Dr. jur. Weitz, Präsidialsyndikus **26.** Bd. 44 S. 1.

— Kraftwagen brauchen auf Parkplätzen (wenn sie unbenutzt stehen) nicht beleuchtet zu sein (Entsch. des OLG Hamburg vom 4. Oktober 1926) **23.** 556.

— Kraftwagen der Post sind ebenso zu behandeln wie die mit Pferden bespannten Postwagen (Entsch. des OLG Stuttgart vom 1. November 1926) **57.** Beil. (Rechtsprechung) 652.

— Kraftwagenführer von Beruf (Entsch. des RG vom 5. Juli 1926) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 22.

— Kraftwagenverkehr. Muß der Führer eines Kraftfahrzeugs die hellen Scheinwerfer abblenden, wenn er in Dunkelheit ein Pferdefuhrwerk überholt?, von Hartmann, Landgerichtspräsident **26.** Bd. 44 S. 3.

— Landpostversorgung, die Bedeutung der geplanten . . ., von Schwarz, Postdirektor **76.** Jahrg. 3 S. 8, **51.** 582. 597. 613. 619. 673. 676, **50.** 234.

— Landpostwesen, die Neugestaltung des . . ., von Zimbehl, Postamtmann, und von Schmidt, Postamtmann **52.** 462, **51.** 634. 649. 661. 686. 697, **18.** Nr. 43 S. 2, Nr. 44 S. 4, Nr. 45 S. 2, **53.** 523, **83.** 41. 45, **17.** 746.

— Luftfahrt, die Befreiung der . . ., von Dr. Schwellenbach, Oberpostrat a. W. **76.** Jahrg. 3 S. 17.

— Luftfahrwesen. Darf der Luftfahrzeughalter seine Haftung für Passagierschäden ausschließen?, von Dr. Eger, Landgerichtsrat **26.** Bd. 44 S. 25.

— Lufthansa, die Organisation der Deutschen . . ., von Oefele, Hauptmann a. D. **88.** 1202.

— Rechnerische Nachprüfung von Belegen usw. unter Benutzung maschineller Einrichtungen (Runderlaß des preuß. Finanzministers vom 22. November 1926) **30.** 288.

— Die Nebenbetriebe der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft auf dem Gebiet des Personenverkehrs, von Köhler **9.** 1253.

— Normalisierung, von Gablenz, Postdirektor (Faltbriefe) **14.** 226.

— Paketkarte, nochmals die Verbesserung der . . ., von Dr. oec. publ. Dürheim, berat. Volkswirt für wirtschaftliche Betriebsführung **49.** 599.

— Paketverkehr, Gefahren für den . . . der Deutschen Reichspost **50.** 253.

— Berliner Post vor 100 Jahren **23.** 556.

Deutschland. Postanweisung, zu den wesentlichen Förmlichkeiten einer ordnungsmäßig eingezahlten und eingetragenen ... gehören auch die Annahmenummer und der Bezirksstempel. Wenn auf einer fälschlich angefertigten Postanweisung diese Merkmale fehlen, kann nur der Versuch der Fälschung einer öffentlichen Urkunde in Frage kommen (Entsch. des RG vom 13. Juli 1926) **57.** Beil. (Rechtsprechung) 596, **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 1314.

— Postarbeit am laufenden Band, von Lüttschwager, Oberpostdirektor (Paket-Förderanlage) **14.** 234.

— Postdiebstähle nach dem Entwurf zum neuen Reichsstrafgesetzbuch **20.** 672.

— Postfuhrbetrieb, Umstellung des ... im Oberpostdirektionsbezirk Berlin auf reinen Kraftwagenbetrieb **23.** 472.

— Postgeschichte. Berlin–Stolp–Königsberg (Pr.) (historischer Rückblick auf die uralte pommerellisch-pommersche Verkehrsstraße), von Koch, Oberpostsekretär **23.** 410. 425.

— Postgesetz. Briefverteilung durch die Stadt Berlin (Entsch. des RG vom 8. November 1926) **23.** 489, **14.** Beil. (Rechtsprechung). Jahrg. 1927 S. 1.

— Postgesetz, expresser Bote (Entsch. des OLG Düsseldorf vom 23. Juni 1926) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 24.

— Postgesetz. § 1 des Strafgesetzbuchs, § 27 des Postgesetzes, § 313 der Strafprozeßordnung. Bei der Bedrohung eines Delikts mit einer sogenannten Multiplikarstrafe richtet sich die Frage, ob ein Vergehen oder eine Übertretung vorliegt, danach, wie hoch im Einzelfalle — handelt es sich um mehrere Angeklagte, bei jedem Angeklagten — die verwirkte Strafe ist (Entsch. des OLG Naumburg vom 18. März 1925) **26.** Bd. 44 S. 51.

— Der Postkartenscheck **13.** 635.

— Postkraftwagenverkehr, Haftung der Post im ..., Verletzung eines Fahrgastes eines Postkraftwagens (Entsch. des Pr. KG vom 10. März 1926) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 23.

— Postrecht. Die Verträge, die die Post mit den Benutzern ihrer Einrichtungen (Postscheck- und Postanweisungsverkehr) abschließt, fallen im wesentlichen in das Gebiet des bürgerlichen Rechts. Die dienstlichen Verrichtungen, die die Postbeamten bei der Vorbereitung, dem Abschluß oder in Erfüllung derartiger Verträge vornehmen, sind deshalb in der Regel nicht hoheitsrechtlicher Natur (Entsch. des RG vom 18. Juni 1926) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 1411. 1430, **23.** 534.

— Postregal, der Kampf des Kaisers mit den Ständen des Deutschen Reichs um das ... im siebzehnten und achtzehnten Jahrhundert, von Dr. jur. Hellmuth, Oberpostdirektor **10.** 237. 262. 291.

— Postscheckverkehr. Der Dienst bei den Postscheckämtern (Leistungszählungen) **74.** 369. 436. 521, **50.** 250.

— Postscheckverkehr. Verwendung der Einheitszeiten im Postscheckdienst **74.** 412. 467.

— Der Poststempel von morgen, von Korach (Poststempelreklame) **49.** 575.

— Postverkehrsbeziehungen, Deutschlands auswärtige ... in dem Zeitabschnitt zwischen dem Waffenstillstand und dem Versailler Friedensschluß **23.** 456.

— Die neuen Postwertzeichen **23.** 449, **75.** 637, **47.** Jahrg. 1 Nr. 4 S. 1, **17.** 698, **18.** Nr. 43 S. 9, **19.** Nr. 43 S. 8, **51.** 666. 677. 691.

— Rohrpost, Erinnerungen an die alte Rohrpost, von Rohrdantz, Maschinen-Oberingenieur i. R. **23.** 512.

— Scheckverkehr. Die Bank, die ihre Haftung für die Einlösung gefälschter Schecke vertragsmäßig auf Verschulden beschränkt hat, wird von der Haftung schon dann frei, wenn der mit der Prüfung des Schecks betraute Angestellte nur die allgemeine kaufmännische Erfahrung hat. Er braucht die Erfahrung eines Schriftsachverständigen nicht zu besitzen (Entsch. des Obersten LG München vom 26. März 1926) **23.** 466.

— Deutsche Schiffahrt, deutsche Luftfahrt, Deutsche Seewarte **33.** 1831.

— Die deutschen Schiffahrtsfusionen **88.** 1178, **82.** 1553.

— Seeflugwettbewerb, die Wettersicherung beim ... **4.** 408.

— Mechanische Sortieranlagen im Postpäckereibetrieb, von Heeger, Oberpostdirektor **76.** Jahrg. 3 S. 5.

Deutschland. Stadtbotenwesen, das Hamburger ... bis zum Ausgang des 17. Jahrhunderts, von Teubner, Postrat **10.** 214.

— Stadtrohrpost, 50 Jahre Berliner ... **53.** 550, **23.** 521, **14.** 269, **50.** 286, **10.** 301.

— Die kriminalpolizeiliche Tätigkeit der Eisenbahn-Überwachungsabteilungen, von Dr. jur. Haustein, Reichsbahnrat **88.** 1113.

— Unregelmäßigkeit der Post kein Wiedereinsetzungsgrund, wenn das zur Wahrung der Frist Erforderliche erst in letzter Stunde vorgenommen ist, Nachweis der Zahlung der Prozeßgebühr (Entsch. des RG vom 16. März 1926) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 1365.

— Unterschlagung von Postanweisungsgeldern, einfache oder Amtsunterschlagung? (Entsch. des RG vom 21. Juni 1926) **23.** 413, **10.** 228.

— Verkehrs- und Betriebsfragen der Deutschen Reichspost (Auszug aus einem Vortrag des Ministerialdirektors Küsgen) **23.** 452.

— Verrechnungsscheck und Postscheck **13.** 637.

— Wechselordnung, Änderung der ... (Postproteste) **52.** 559, **23.** 554, **24.** Jahrg. 7 S. 213.

— Zahlungsverkehr der Deutschen Reichspost, der bargeldlose ... und seine Bedeutung für die allgemeine Wirtschaft (Auszug aus einem Vortrag des Ministerialrats Lorek) **23.** 453.

— Zeitungsbestellgeschäft, Vereinfachung des ..., von Kick, Postpraktikant **76.** Jahrg. 3 S. 10.

— Zustelldienst, Unzulässigkeit der Ersatzzustellung auf der Straße (Zustellung »unterwegs« an den im Büro eines Rechtsanwalts beschäftigten Lehrling, der dem Briefträger entgegengeht und von ihm auf der Straße die Sachen abnimmt, unrichtige Zustellungsbescheinigung des Briefträgers; Entsch. des Pr. OVG vom 4. Februar 1926) **16.** 1502, **23.** 507.

— Bayern. 50 Jahre Stadtrohrpost München **23.** 535.

— — Organisierung und Finanzierung neuer Verkehrswege in Bayern **88.** 1220.

Dänemark. Dänemarks Posteinrichtungen in schwedischem Lichte (Eindrücke eines schwedischen Postbeamten) **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 9.

— Das dänische Postwesen 1924/25 **73.** 209.

England. Reisebeobachtungen über die Postverhältnisse in London und Umgebung, von Krimphove, Oberpostrat **14.** 267.

— Versicherungsgebühr und Ersatzbeträge in England **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 9.

Norwegen. Beschäftigung weiblicher Beamten im Bahnpostdienst **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 17.

— Aus dem Geschäftsbericht der Postverwaltung für 1925 **73.** 237.

Rumänien. Postverkehr **73.** 239.

Rußland. Das russische Luftpostnetz **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 19.

Schweden. Der schwedische Postdiligenceverkehr, von Olsen, Notar bei der Generalpostverwaltung **73.** 254.

— Postgiroverkehr **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 13.

Schweiz. Luftfahrdienst **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 11.

Tschechoslowakei. Befreiung von Postgebühren als feudales Familienprivilegium **73.** 203.

Amerika. Der panamerikanische Postkongreß in Mexiko **73.** 217.

— Columbien. Verkehrsaufgaben in der Republik Columbien, von Ziegler, Oberpostrat **73.** 197.

— Vereinigte Staaten von Amerika. Kraftwagen und Eisenbahn **88.** 1154, **9.** 1395.

— Luftpostwesen in den Vereinigten Staaten von Amerika **73.** 245, **6.** 1039.

— — Postalisches von der Weltausstellung in Philadelphia (1926), von Schuchardt, Postinspektor **76.** Jahrg. 3 S. 49.

Asien. Palästina. Postverkehr 1925 **73.** 210.

Australien. Einführung der Rohrpost **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 17.

III. Telegraphen- und Fernsprechwesen.

(Mit Ausnahme des drahtlosen Telegraphierens und Fernsprechens [s. unter IV])

Allgemeines. Aufzugsvorrichtungen für Wählergestelle, von Weigt, Oberpostinspektor **71.** 348.

— Die wirtschaftliche Bedeutung des alleuropäischen Fernsprechnetzes, von Dr. Roscher **28.** Heft 2 (Oktober 1926) S. 3.

— Beeinflussung von Telegraphen- und Fernsprechleitungen durch Starkstromanlagen **27.** 1266.

— Beschreibung verwickelter Schaltungen, von Woelk, Telegraphendirektor **71.** 337.

— Die Bildtelegraphie und ihre Anwendbarkeit im Eisenbahnwesen, von Prof. Dr. Korn **88.** 1048.

— Brandbekämpfung in Telegraphen- und Fernsprechanlagen, von Hellwig, Postinspektor **70.** 577.

— Codefrage, die Gestaltung der ... **75.** 629, **53.** 508, **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 14.

— Echosperrer für lange Pupinleitungen, von Mayer **27.** 1379, **71.** 353.

— England und der Fernsprechweitverkehr **28.** Heft 2 (Oktober 1926) S. 43.

— Entwicklung eines modernen Fernsprechnetzes, von Langer **38.** 181.

— Die Entwicklung der Telegraphie (Vortrag des Telegrapheninspektors Wohler) **70.** Beil. (Werk-Praxis) 597. 627.

— Erfinder des Fernsprechers, wer ist der wirkliche ... ? **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 10.

— Fehlerortsbestimmung in Telegraphenleitungen **70.** Beil. (Werk-Praxis) 630. 683.

— Die deutsch-holländische Fernkabelverbindung, von Dohmen, Oberpostrat, und Petritsch, Ingenieur **28.** Heft 2 (Oktober 1926) S. 12.

— Ein alleuropäischer Fernsprechdienst, die Vorteile für die Tschechoslowakei, von Meyer, Ingenieur **28.** Heft 2 (Oktober 1926) S. 49.

— Die Fernsprechentwicklung in Europa **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 13, **75.** 753.

— Fernsprechkabel Deutschland–Österreich, von Chocholin, Ingenieur **28.** Heft 2 (Oktober 1926) S. 48.

— Ein neues Fernsprechkabel zwischen Holland und England, von Dr. Meyer **27.** 1409, **53.** 619.

— Das deutsch-dänische Fernsprechkabel 1926, von Müller, Oberpostrat **23.** 486, **75.** 691.

— Fernsprechverkehr Finnland–Deutschland und Schweden **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 17.

— Neuzeitliche Fernsprechverstärkerämter, von Deutschmann und Nottebrock **27.** 1514. 1539.

— Fernsprechversuche mit gerichteten Wellen **23.** 446.

— Hauptverteiler und Inbetriebnahme großer SA-Ämter, von Arnholz **71.** 288.

— Das englisch-belgische Kabel 1926 **28.** Heft 2 (Oktober 1926) S. 50.

— Münzfernsprecher mit optischem Kontrollzeichen, von Schröder, Telegraphenwerkmeister **70.** Beil. (Werk-Praxis) 633.

— Nachrichtenbüros, die telegraphischen ... (Agence Havas, Büro Reuter, Wolffsches Büro, Associated Preß, Ritzaus Büro) **23.** 493.

— Nachrichtennetze, ein französisches Urteil über die Bestrebungen, die europäischen ... in Privathand zu bringen **28.** Heft 2 (Oktober 1926) S. 27.

— Permalloy- und Mumetal-Telegraphenkabel **70.** 728.

— Prüfung von Mikrophonen und Fernhörern **71.** 342.

— Prüfungen und Messungen zur Unterhaltung der Fernkabelleitungen mit Verstärkern von den Endanstalten aus, von Höpfner, Oberpostrat **28.** Heft 2 (Oktober 1926) S. 24.

— Schaltungen der Fernmeldetechnik, eine vereinfachte Art der Darstellung von . . ., von Dr.-Ing. Hohage **71.** 285.

— Schutzmaßnahme für Luftkabel bei Hochspannungskreuzungen **23.** 432.

— Seekabel, 75 Jahre . . . **54.** 481.

— Selbstanschlußeinrichtungen für kleinere Gemeinden und ländliche Gegenden **27.** 1462.

Allgemeines. Die japanische Sprache in Telegrammen **70.** 730.

— Der widerstandstreue Stern, von Schramm, Telegrapheninspektor (Wheatstonesche Brücke) **70.** Beil. (Werk-Praxis) 655.

— Störungsabwehr für oberirdische Telegraphen- und Fernsprechlinien **71.** 293.

— Tagung des Internationalen Beratenden Ausschusses für Telegraphie in Berlin im November 1926 **38.** 207, **23.** 481. 493. 506, **55.** 365, **50.** 262, **18.** Nr. 47 S. 5, **19.** Nr. 47 S. 5, **11.** 567, **71.** 365.

— Telegrammzahl und Leitungslänge in den einzelnen Ländern **70.** 620.

— Telegraph und Fernsprecher im Dienste des Weltverkehrs (Vortrag des Ministerialrats Arendt) **23.** 518.

— Indo-europäische Telegraphengesellschaft (Streik des russischen Personals) **75.** 628.

— Neues deutsches Telegraphenkabel Borkum–Azoren **23.** 445, **71.** 327. 388.

— Optische Telegraphie, von Dr. Sonnefeld **72.** 969.

— Theorie, über die . . . des Fernsprechverkehrs, von Dr. Rückle **27.** 1188.

— Tränken von Eisenbahnschwellen mit Salz (große Haltbarkeit) **88.** 1156.

— Übertragungsmaß, welche Bedeutung hat für die Fernsprechverwaltungen die Wahl eines neuen ..., von Dr. Breisig **28.** Heft 2 (Oktober 1926) S. 21.

— Unfall, die Eigenart des elektrischen ..., von Dr. med. Grünewald **60.** 829.

— Elektrische Unfälle **72.** 909, **48.** 906.

— Verstärkerröhre, über das Ersatzschema der ..., von Mayer **71.** 335.

— Der Vielfachbaudot im Wechselstrombetrieb, von Wegener **70.** Beil. (Werk-Praxis) 686.

— Die neue Wechselstrommeßbrücke, von Gramm **50.** 263.

— Weltfernsprechstatistik 1924 **28.** Heft 2 (Oktober 1926) S. 34.

— Weltkabelnetz, Erweiterung des ... (die Funktelegraphie im Wettbewerb mit den Kabelgesellschaften) **70.** Beil. (Funk-Praxis) 653.

Deutschland. Aufwertung des Fernsprechbeitrags (Entsch. des OLG Kiel vom 18. Juni 1926) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 23.

— Die sprechtechnische Ausbildung von Fernsprechbeamtinnen, von Baden, Telegrapheninspektor **76.** Jahrg. 3 S. 39.

— Die Betriebsfernsprechanlagen gemeinnütziger Starkstromunternehmer, eine noch nicht erschöpfte Gebührenquelle für die Deutsche Reichspost, von Siegel, Postinspektor **70.** 580.

— Durchschnittskopfleistungen im Telegraphenbetrieb, von Dötsch, Telegrapheninspektor **70.** 641.

— Die Entwicklung des Ortsfernsprechnetzes Köln, von Frei, Oberpostrat **71.** 345.

— Fernsprecher, der betriebssichere ... im Dienste der Überlandkraftwerke, von Schmidt, Direktor **27.** 1337.

— Fernsprechteilnehmer, was der ... »von Rechts wegen« wissen muß, von Dr. Röder **49.** 660.

— Fernsprechteilnehmerverzeichnis, der Fernsprechteilnehmer kann nicht beanspruchen, daß er unter Voranstellung der Gewerbebezeichnung »Kammerjäger« in das . . . eingetragen wird. Die Verweigerung einer derartigen Eintragung stellt weder eine Amtspflichtverletzung der beteiligten Beamten noch einen widerrechtlichen Eingriff in den Gewerbebetrieb dar und berechtigt den Fernsprechteilnehmer nicht zu Schadensersatzansprüchen gegen die Deutsche Reichspost (Entsch. des Preuß. KG vom $\frac{\text{19. Oktober}}{\text{2. November}}$ 1926) **23.** 545, **75.** 764, **10.** 307.

— Fernsprechwählerbetrieb in Freiburg (Breisgau) **27.** 1497.

— Flußbett, inwieweit darf der Eigentümer eines ..., über das dem öffentlichen Verkehr dienende Brücken führen, im Bereich des Luftraums der Brücken liegende elektrische Leitungen einer Stadtgemeinde verbieten? Wesen des Gemeingebrauchs an öffentlichen Wegen. Zur Beseitigung der Störung ist der Störer verpflichtet (Entsch. des RG vom 7. Juli/23. Juni 1926) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 1400.

Deutschland. Haftpflicht für Dachinstandsetzungen **70.** 616.
— Hausbesitzererklärung, Klage der Deutschen Reichspost gegen einen Hausbesitzer, der die Aufteilung eines Fernsprechanschlußkabels in seinem Hause und die Verlängerung zu den Nachbarhäusern verweigert hatte. Verurteilung des Hausbesitzers **70.** 704.
— Die Kenntnis fremder Sprachen, ihr Wert und ihre Bewertung bei der Deutschen Reichspost, von Sattelberg **70.** 582.
— Konkurse von Fernsprechteilnehmern, von Heeß, Postinspektor **70.** 645.
— Luftraum, das Recht des Grundstückseigentümers auf den ... über dem Grundstück (Entsch. des RG vom 7. Juli 1926) **27.** 1466.
— Das neue Metallhandelsgesetz, von Buhl, Ministerialamtmann **70.** 609. 643.
— Rechenmaschinen zur Ortsgebührenberechnung (Ortsgespräche), von Goebel, Postinspektor **76.** Jahrg. 3 S. 9.
— Der Rechtsweg im Postverkehrsrecht, von Dr. Staedler (Der Rechtsweg im Telegraphen- und Fernsprechrecht) **26.** Bd. 44 S. 14.
— Schaltvorgänge in einem SA-Amt bis zu 100 Fernsprechanschlüssen, von Hauert **50.** 247. 274.
— Schnelltelegraphie vor 50 Jahren, von Patermann, Postinspektor **76.** Jahrg. 3 S. 95, **70.** Beil. (Werk-Praxis) 741.
— Deutsches Seekabelnetz, zum Wiederaufbau des ... **52.** 505, **19.** Nr. 46 S. 8.
— Die Stellung der Deutschen Reichspost im Konkurse des Fernsprechteilnehmers und bei Anordnung der Geschäftsaufsicht über ihn, von Dr. Breithaupt, Postrat **10.** 272.
— Die Straßensprechstelle, von Leopold, Obertelegrapheninspektor **70.** Beil. (Werk-Praxis) 713.
— Der Summerbetrieb in Mannheim, von Scholer, Oberpostdirektor **70.** Beil. (Werk-Praxis) 604.
— Telegrammbeförderungsdienst, wirtschaftliche Untersuchung im ..., von Nagel, Obertelegraphensekretär **70.** 721.
— Telegrammverstümmlung, Ablehnung einer Schadensersatzpflicht bei ... **20.** 590.
— Übersetzung der Kurzanschriften auf eingegangenen Telegrammen mit Indexograph-Schablonen, von Rechnungsrat Westphal, Postamtmann **76.** Jahrg. 3 S. 38.
— Unfall. In Unfallschadenprozessen ist das Gutachten des behandelnden Arztes nur von fragwürdiger Beweiskraft. Nervöse Beschwerden, die erst mehrere Tage nach dem Unfall auftreten, bei dem lediglich schwache elektrische Ströme in den Körper übergegangen sind und einen Schreck hervorgerufen haben, stehen mit dem Unfall in keinem ursächlichen Zusammenhang (Verletzung einer Fernsprechbeamtin im Dienste durch elektrischen Strom; Entsch. des Preuß. KG vom 2. November 1926) **23.** 546.
— Das Verhältnis der Deutschen Reichspost zum Fernsprechteilnehmer im Lichte der Fernsprechordnung, von Fritzsche, Telegrapheninspektor **70.** 545.
— Der Viereckwähler (Siemenswähler 26), von Dr. Martens, Telegraphendirektor **71.** 322.
— Neue Wege beim Bau großer Fernämter (Fernamt Mannheim), von Kruckow, Ministerialrat **71.** 301.
— Zusammenziehung des Betriebs auf Fernleitungen **74.** 394.
Belgien. Erweiterung des belgischen Fernsprechnetzes **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 18.
— Telegraphen- und Fernsprechwesen, Industrialisierung des ... beabsichtigt **38.** 169, **28.** Heft 2 (Oktober 1926) S. 52, **23.** 498, **19.** Nr. 48 S. 7.
England. Neuere Entwicklung der englischen Telegraphie, von Helmholz **70.** Beil. (Werk-Praxis) 563.
— Verstärkerämter im englischen Fernkabelnetz **27.** 1136.
Frankreich. Frankreichs Anteil am Weltkabelnetz **70.** Beil. (Werk-Praxis) 639.
— Entwicklung des Fernkabelnetzes in Frankreich **28.** Heft 2 (Oktober 1926) S. 51.
Griechenland. Erteilung des Privilegs für den Bau und Betrieb von Fernsprechanlagen in Griechenland an eine amerikanisch-belgische Gesellschaft **27.** 1268, **28.** Heft 2 (Oktober 1926) S. 31.
Italien. Ausbau des italienischen Unterseekabelnetzes **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 14.
— Erweiterung des Fernsprechnetzes, neue Fernkabel **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 15, **28.** Heft 2 (Oktober 1926) S. 51, **23.** 478.
Österreich. Der Ausbau des österreichischen Fernsprechverkehrs, von Dr. Hoheisel, Generaldirektor **28.** Heft 2 (Oktober 1926) S. 47.
— Telegraphen- und Fernsprechwesen **27.** 1235.
Rußland. Apparate und Einrichtungen der Telegraphie in Rußland **70.** Beil. (Werk-Praxis) 691.
— Telegraphen- und Fernsprechwesen (aus dem Jahresbericht der russischen Verwaltung für 1924/25) **75.** 649, **70.** 615.
Schweden. Die schwedische Telegraphenverwaltung im Jahre 1925 **75.** 649.
Schweiz. Zwischenstaatlicher Fernsprechverkehr der Schweiz **28.** Heft 2 (Oktober 1926) S. 39.
— Telegraphen- und Fernsprechwesen 1925 **38.** 172.
Spanien. Fernsprechverkehr **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 18.
Tschechoslowakei. Telegraphen- und Fernsprechwesen 1924 **38.** 171.
Ungarn. Telegraphenwesen **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 13.
Afrika. Süd-Rhodesia. Telegraphen- und Fernsprechwesen 1924 **38.** 195.
Amerika. Vereinigte Staaten von Amerika. Aktienkapital der Amerikanischen Telephon- und Telegraphen-Gesellschaft **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 10.
— — Das Fernsprechkabel New York–Chicago **27.** 1526.
— — Telegraphen- und Fernsprechwesen in den Vereinigten Staaten von Amerika 1924 **38.** 193.
Asien. Japan. Fernkabel und Erdbeben, Beschädigung der Fernleitungen **28.** Heft 2 (Oktober 1926) S. 46.
— — Japans Telegraphenverhältnisse **75.** 709.
Australien. Der australische Überlandtelegraph, eine glänzende Leistung der Telegraphenbaubeamten **70.** Beil. (Werk-Praxis) 747.

IV. Drahtloses Telegraphieren und Fernsprechen.

Allgemeines. Die Abhängigkeit der Funkbeschickung eines Schiffes von der Wellenlänge, von Dr. Maurer, Professor, und Dr. Fischer **27.** 1475, **4.** 401.
— Ein Allwellen-Kombinations-Transponierungsempfänger, von Büscher **31.** Beil. (Funk-Bastler) 557.
— Antennenmaste, der Bau von ... **31.** Beil. (Funk-Bastler) 513.
— Aufnahme-Mikrophone für den Rundfunk, von Weichart **35.** Bd. 28 S. 120.
— Ausbreitung der elektrischen Wellen, über die ... (Aufklärung des Fading-Effekts), von Dr. Kröncke **21.** 3045.
— Batterien für Funkzwecke, Neues über ..., von Weihrauch **70.** Beil. (Funk-Praxis) 594.
— Bildtelegraphie, vom Knallfunken zur ... **47.** Jahrg. 1 Heft 5 S. 1.
— Bildtelegraphie und Schnelltelegraphie mit der Karolus-Zelle, von Schröter **69.** Jahrg. 8 Nr. 43 S. 7, **68.** Jahrg. 3 Nr. 15 S. 2.
— Die genormten Bildzeichen der Funktechnik **21.** 2751.
— Danzig, der Radioverkehr der Freien Stadt ..., von Graßnick **69.** Jahrg. 8 Nr. 43 S. 54.
— Ein Dreiröhrengerät, von Dr. Heinze **31.** Beil. (Funk-Bastler) 543.
— Die Eichkurve für Funkempfangsgeräte, von Topf, Ingenieur **31.** Beil. (Funk-Bastler) 653.
— Die Eignung der Röhre für die verschiedenen Zwecke im Empfänger, von Forstmann **31.** Beil. (Funk-Bastler) 585. 605. 619.
— Quantitative Empfangsmessungen in der Funktelegraphie **35.** Bd. 28 S. 91.
Eine Ergänzung zur Geschichte frühzeitiger Anwendung der drahtlosen Telegraphie, von Buchardt **21.** 2729.
— Der Fernempfänger mit einer Röhre, von Elektro-Ing. Steinner **31.** Beil. (Funk-Bastler) 527.

Allgemeines. Die allgemeine Funkbeschickungsgleichung, von Dr. Fischer **4.** 340.

Funkbildempfangsgerät, die Selbstherstellung eines ..., von Dipl.-Ing. Hell **31.** Beil. (Funk-Bastler) 505. 523.

— Die Funkkonferenz in Stockholm **33.** 1509.

— Funkpeilen, eignen sich kurze Wellen zum ... ?, von Fischer, Michelssen und Passarge **4.** 384, **33.** 1695.

— Funktelegraphie in den Polargebieten **23.** 489.

— Funkverbindung Deutschland–Brasilien **52.** 418.

— Gegentaktschaltung, eine neue Anwendung der ..., von Dr. Kröncke **31.** Beil. (Funk-Bastler) 481.

— Glühkathodenröhren mit mehreren Steuerelektroden, von Dr. Daudt **21.** 3342.

— Die physikalischen Grundlagen der Glühkathodenröhre, von Dr. Daudt **21.** 2822.

— Die Hochfrequenzverstärkung, von Sutaner **70.** Beil. (Funk-Praxis) 559. 591.

— Ionisation, über die ... der Atmosphäre und ihren Einfluß auf die Ausbreitung der kurzen elektrischen Wellen der drahtlosen Telegraphie, von Lassen **35.** Bd. 28 S. 109. 139.

— Kopplung, über induktive ... in Empfangskreisen, von v. Seelen **35.** Bd. 28 S. 114.

— Lautsprecher, Höchstleistungen mit einem selbstgebauten ..., von Popp **31.** Beil. (Funk-Bastler) 533.

— Lautsprecher, die Prüfung von ..., von Meyer **31.** Beil. (Funk-Bastler) 563.

— Lautsprecher-Antriebssysteme und originalgetreue Schallwiedergabe, von Dr.-Ing. Knoll **31.** Beil. (Funk-Bastler) 633.

— Gleichzeitige Luftstörungen in der drahtlosen Telegraphie, von Bäumler **31.** Beil. (Funk-Bastler) 649.

— Die neuen Mehrfachröhren (Verstärker in der Röhre, das Pantatron, Schaltungsmöglichkeiten) **31.** Beil. (Funk-Bastler) 537.

— Messung großer Emissionsströme an Senderöhren und Gleichrichtern, von Jobst und Matthies **69.** Jahrg. 8 Nr. 43 S. 39.

— Neues Meßgerät für schwache Empfangsfeldstärken **35.** Bd. 28 S. 94.

— Besondere Methoden der Spannungs- und Strommessung, von cand. rer. electr. Nestel **31.** Beil. (Funk-Bastler) 589.

— Modulation hochfrequenter Schwingungen, einiges über die ..., von Kratzenstein, Ingenieur **31.** Beil. (Funk-Praxis) 553.

— Ein Nomogramm zur Berechnung von Zylinderspulen, von Klotz **69.** Jahrg. 8 Nr. 43 S. 42.

— Peilen mit Funknebelsendern **70.** Beil. (Funk-Praxis) 623.

— Die Phase und Phasenverschiebungen, von Kautter **31.** Beil. (Funk-Bastler) 617.

— Ein Präzisionswellenmesser für kurze Wellen, von Dr. Runge **69.** Jahrg. 8 Nr. 43 S. 24.

— Radiospiegel, zur Konstruktion der ..., von Tatarinoff **35.** Bd. 28 S. 117.

— Über Raumstrahlung, von Dr. Meißner **35.** Bd. 28 S. 78. **69.** Jahrg. 8 Nr. 43 S. 14.

— Das Rechnen und Arbeiten mit Frequenzen (Vorzüge gegenüber dem Rechnen mit Wellenlängen, einfachere Lösung des Drehkondensatorproblems usw.), von Dipl.-Ing. Koop **31.** Beil. (Funk-Bastler) 492. 572.

— Richtcharakteristiken von Antennenkombinationen, von Esau **35.** Bd. 28 S. 147.

— Über die Rückwirkung des menschlichen Körpers auf Sender und Empfänger bei kurzen Wellen, von Skritzky und Lermontoff **35.** Bd. 28 S. 82.

— Der Rundfunk der Zukunft **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 18.

— Der Rundfunk im Dienste des Kriminalismus, von Holländer **21.** 2950.

— Der Rundfunk in Zahlen (Zahl der Teilnehmer, Rundfunk der Welt usw.) **31.** 379.

— Rundfunk und Gesundheitspflege, von Dr. Frank, Sanitätsrat **68.** Jahrg. 3 Nr. 14 S. 1.

— Schallwiedergabe, über klanggetreue ... mittels Lautsprecher, von Gerdien **69.** Jahrg. 8 Nr. 43 S. 28.

Allgemeines. Schwingungen, über die Verstärkung von im Hörbereich liegenden ... mit Widerstandsverstärkern, von Forstmann **35.** Bd. 28 S. 156.

— Elektromagnetische Schwingungen und Wellen in Faradayscher Betrachtungsweise, von Kiebitz, Professor **69.** Jahrg. 8 Nr. 43 S. 19.

— Sender und Empfänger für drahtlose Bildübertragung **35.** Bd. 28 S. 128.

— Funktelegraphischer Sicherheitsdienst für die Schiffahrt **33.** 1615.

— Sonnenflecke, Störungen des Funkempfangs durch ..., von Wigand **31.** Beil. (Funk-Bastler) 575.

— Die Störungen des Rundfunkempfangs durch Hochfrequenzapparate, von Dr. Goebeler **31.** Beil. (Funk-Bastler) 569.

— Die Systeme zur Schwingungserzeugung, von Schäffer **31.** 395.

— Tabellen für den Kurzwellenbetrieb, von cand. chem. Diemer **21.** 2978.

— Telegraphengeheimnis und Chiffriermaschine in der Funktelegraphie **52.** 464.

— Die Theorie der Glühkathodenröhre mit einem Gitter, von Dr. Daudt **21.** 3116.

— Die wissenschaftliche internationale Vereinigung für Radiotelegraphie **6.** 934.

— Ein einfaches Vorröhrengerät, von Dr. Hoffmann **31.** Beil. (Funk-Bastler) 497.

— Wahrung des Fernsprechgeheimnisses bei Funkgesprächen **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 11.

— Wellenmessung mit Absorptionskreis, von v. Lüres **21.** 2973.

— Wellenteilungsplan für die europäischen Rundfunksender **27.** 1399, **21.** 3502.

— Die Wirkung von Verlängerungsspulen und Metallschirmen, von Dr. Lübben, Regierungsrat **31.** Beil. (Funk-Bastler) 595.

— Die Zukunft der drahtlosen Bildtelegraphie **31.** 448.

— Ein Zwischenfrequenz-Widerstandsempfänger, von v. Ardenne **31.** Beil. (Funk-Bastler) 623.

Deutschland. Eine Antenne ist nur dann ein Bauwerk, das zu seiner Errichtung baupolizeilicher Genehmigung bedarf, wenn sie mittels einer Bautätigkeit hergestellt ist (Entsch. des Pr. KG vom 2. Juli 1926) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 1373.

Eine Bedrohung der deutschen Sender (»schädlicher Einfluß deutscher Sender«, Polen gegen die Freiheit des Äthers, Erwägung diplomatischer Schritte) **31.** 363.

— Beginn mit der Herstellung einer nicht genehmigten Anlage ist strafbarer Versuch. Irrtum über die Reichweite der Genehmigungspflicht schließt den Vorsatz nicht aus (Entsch. des RG vom 8. November 1926) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 1707, **10.** 308.

— Die Betriebszentrale der Transradio AG für drahtlosen Übersee-Verkehr, von Quäck **35.** Bd. 28 S. 162.

— Bordfunkstellen für den Fernsprech-Nahverkehr **33.** 1509.

— Dachantenne, von einem Mieter auf dem Dache des Hauses angebracht, Klage des Eigentümers, Verurteilung des Mieters zur Entfernung der Anlage (Entsch. des Hans. OLG vom 5. Oktober 1926) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 24, **39.** Jahrg. 1927 Beil. (Die Rechtsprechung) 5.

— Die Dritte Deutsche Funkausstellung **23.** 418, **71.** 328, **70.** Beil. (Funk-Praxis) 621, **10.** 229, **68.** Jahrg. 3 Nr. 15 S. 1.

— Funkbildübertragung von Wetterkarten **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 15, **21.** 3193.

— Die Genehmigung zum Betrieb einer Funkanlage wird immer nur für eine bestimmte Person erteilt. Bei einem Wechsel des Wohnungsinhabers hat daher der neue Mieter zum Weiterbetrieb einer von dem früheren Mieter zurückgelassenen Funkanlage die Genehmigung der Postbehörde noch für seine Person nachzusuchen **21.** 3745.

Ein Hauswirt muß die Anbringung von Hochantennen auf dem Dache seines Miethauses dulden (Entsch. des OLG Hamburg vom 12. März 1926) **20.** 590.

— Deutschlands Kurzwellenverkehr **52.** 573.

Die Küstenfunkstelle Bremerhaven **69.** Jahrg. 8 Nr. 43 S. 50.

— Die Modulation der deutschen Rundfunksender, von Schäffer **31.** 403.

Deutschland. Nauen, ein Besuch in ... **47.** Jahrg. 1 Heft 8 S. 9.
— Polizeiverordnung über den Bau von Außenluftleitern für Funkanlagen **23.** 478, **75.** 711.
— Eine funktechnische Prüfanstalt, von Dipl.-Ing. Wallach **31.** Beil. (Funk-Bastler) 556.
— Psychologie, zur ... der funkischen Programmbildung **21.** 3245.
— Das Recht auf den Luftleiter (Entscheidung der Frage durch Gesetzgebung seitens des Reichsjustizministeriums abgelehnt) **70.** Beil. (Funk-Praxis) 625, **31.** 447.
— Richtlinien für die Reglung des Rundfunks **23.** 542, **31.** 456.
— Rundfunkantennenanlagen für Privatzwecke an reichseigenen Gebäuden **3.** 118, **62.** 126.
— Rundfunkstörungen, zur Beseitigung der ... (durch elektrische Straßenbahnen u. dgl.) **70.** Beil. (Funk-Praxis) 559. 622, **31.** 386. 411, **50.** 264, **21.** 3581, **31.** 435.
— Seefunkdienst **23.** 531.
— Das Senden eines Schriftwerks durch Rundfunk ist ein Verbreiten. Die Übertragung durch Rundfunk ist kein öffentlicher Vortrag (Entsch. des RG vom 12. Mai 1926) **26.** Bd. 44 S. 42.
— Die neuen Sender für die deutschen Küstenfunkstellen **70.** Beil. (Funk-Praxis) 706.
— Telefunken in Königswusterhausen, von Dr. Winkler **69.** Jahrg. 8 Nr. 43 S. 46.
— Die Verordnung zum Schutze des Funkverkehrs vom 8. März 1924 ist rechtsgültig erlassen und heute noch in Geltung; die Genehmigung zur Errichtung oder zum Betrieb einer Funkanlage wird nur für die Person, nicht für die Anlage erteilt (Entsch. des Obersten Landesgerichts München vom 12. Juli 1926, des LG Hannover vom 4. Mai 1926 und des LG Leipzig vom 22 Juli 1926) **75.** 571. 621, **10.** 225. 226, **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 1516, **16.** 1652.

Belgien. Rundfunk in Belgien **21.** 3190.
England. Aufstellung des ersten »Fernsehers« **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 18.
— Einnahmen der Postverwaltung für Erteilung von Rundfunkgenehmigungen im Rechnungsjahr 1924/25 **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 18.
— Das britische Funknetz für den öffentlichen Verkehr **75.** 572.
— Die Funkstellen der englischen Postverwaltung **70.** Beil. (Funk-Praxis) 738.
— Die Verstaatlichung des britischen Rundfunks **23.** 497, **19.** Nr. 48 S. 7.
Estland. Neue Funkbestimmungen **75.** 572.
Frankreich. Die neuen französischen Funkfeuer (Funkpeiltürme) **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) **11.**
Jugoslawien. Neue Rundfunkvorschriften **75.** 572.
Niederlande. Die Neutralität des Rundfunks **31.** 459.
Polen. Entwicklung des Rundfunkwesens **21.** 3262. 3275.
Rußland. Das russische Rundfunkwesen, Rundfunkgebühren **31.** 371. 460, **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 15, **21.** 3570, **75.** 753.
Schweden. Die schwedische Großstation Varberg für drahtlose Telegraphie **27.** 1462.
Ungarn. Hauptfunkstelle in Székesfehérvár **69.** Jahrg. 8 Nr. 43 S. 57.
Afrika. Südafrikanische Union. Gesetzliche Reglung des Funkverkehrs **75.** 754.
Amerika. Vereinigte Staaten von Amerika. Der Rundfunk in den Vereinigten Staaten von Amerika **10.** 247, **71.** 357, **23.** 557.
— — Die Verteilung der amerikanischen Rundfunkwellen, von Petzel **31.** 364.

Berichtigung zu Heft 12 vom Dezember 1926.

In dem Aufsatz »Das Post- und Telegraphenwesen Ungarns im Jahre 1925/26« muß es auf S. 298 am Schlusse des zweiten Absatzes statt 1200 Köpfe heißen: **12 000 Köpfe.**

Reichsdruckerei, Berlin.
10304. 26. III.

GERR

Archiv für Post und Telegraphie

Herausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Erscheint monatlich einmal. Vierteljähriger Bezugspreis 0,30 Reichsmark.
Zu beziehen durch die Post, Einzelnummern durch den Verlag: Postzeitungsamt, Berlin W.

Nr. 2 — Berlin, Februar — 1927

THE LIBRARY OF THE MAR 26 1927 UNIVERSITY OF ILLINOIS

Inhalt: Die Stellung der Deutschen Reichspost in der Wirtschaft, S. 33. — Der Fernsprechverkehr Deutschlands mit dem Auslande (Schluß), S. 43. — Der Hamburg-Danziger (pommersche) Kurs (Schluß), S. 48. — Schriftwerke: Küsgen und andere, Handwörterbuch des Postwesens, S. 53. — Grosse, O., Der Beamte und die Zeitung, S. 54. — Lubberger, Dr.-Ing. Fritz, Die Fernsprechanlagen mit Wählerbetrieb (Automatische Telephonie), S. 54. — Hennig, Georg, Mit äußerster Kraft voraus!, S. 55. — Kießkalt, Ernst, Die Post — ein Werk Kaiser Friedrichs III, nicht der Taxis, S. 55. — Gerichtliche Entscheidungen: Aus dem Postrecht, S. 56. — Aus dem Telegraphen- und Fernsprechrecht, S. 57. — Aus sonstigen Rechtsgebieten, S. 59.

Die Stellung der Deutschen Reichspost in der Wirtschaft.

Von Ministerialrat Dr. Andersch, Berlin.

(Vortrag, gehalten am 11. Februar 1927 im Ausschuß zur Untersuchung der Erzeugungs- und Absatzbedingungen der deutschen Wirtschaft (Enquête-Ausschuß), Unterausschuß I für allgemeine Wirtschaftsstruktur.)

Die Stellung der Deutschen Reichspost in der Wirtschaft ist, im großen gesehen, bedingt durch ihre staatsrechtliche Stellung, durch ihre Aufgaben und Ziele in verkehrs- und finanzpolitischer Hinsicht und durch ihre eigene wirtschaftliche Bedeutung als Großunternehmen.

In den nachstehenden Ausführungen werden daher — in großen Umrissen — erörtert werden:

A. die Stellung der Deutschen Reichspost im Organismus des Reichs, soweit die Beziehungen zur allgemeinen Wirtschaft in Frage kommen,

B. die Bedeutung der Deutschen Reichspost für die allgemeine Wirtschaft, und zwar

I. als öffentliche Beförderungsanstalt,
II. als Glied des allgemeinen Geld- und Kreditverkehrs,
III. als Großverbraucherin und
IV. als Arbeitgeberin großen Maßstabs.

Im engen Zusammenhang hiermit stehen einige Bemerkungen über die Tarifpolitik der Deutschen Reichspost (V);

C. die neuzeitlichen Wirtschaftsbestrebungen der Reichspost.

A. Die Stellung der Deutschen Reichspost im Organismus des Reichs.

Für die Entwicklung der Stellung der Deutschen Reichspost im Organismus des Reichs sind in der Neuzeit zwei Tage von ausschlaggebender Bedeutung gewesen: der 15. November 1923 und der 1. April 1924.

Mitte November 1923 wurde als Folge und im Zusammenhang mit der Stillegung der Notenpresse und der Festigung der Währung die Deutsche Reichspost aus dem allgemeinen Reichshaushalt losgelöst. Damit verlor ihre Finanzwirtschaft den unmittelbaren Zusammenhang mit der Finanzwirtschaft des Reichs. Die Zuschußleistungen aus der Reichskasse hörten auf. Die Post mußte fortan ihren Haushalt aus eigenen Kräften in Einnahme und Ausgabe ausgleichen. Dies war bei der Unsicherheit der damaligen wirtschaftlichen Verhältnisse nur möglich durch schärfste Drosselung aller Ausgaben, durch Ausschöpfung aller Einnahmequellen und durch tatkräftige und zähe Weiterführung der in der Nachkriegszeit in Gang gebrachten großzügigen Verbesserungen in Verwaltung und Betrieb.

Aus diesem tatsächlichen Zustand wurden durch das Reichspostfinanzgesetz vom 18. März 1924 die rechtlichen Folgerungen gezogen. Das Gesetz trat am 1. April 1924 in Kraft. Von diesem Zeitpunkt an soll die Reichspost als ein selbständiges Unternehmen des Reichs nach kaufmännisch-wirtschaftlichen Grundsätzen verwaltet werden. Die Deutsche Reichspost ist Reichsanstalt und statio fisci geblieben. Sie hat nicht die Eigenschaft einer eigenen, vom Reichsfiskus verschiedenen juristischen Person. Das Vermögen des Reichs, das dem Reichspost- und Telegraphenbetrieb gewidmet und in ihm erworben ist sowie alle öffentlichen und privaten Rechte und Verbindlichkeiten der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung sind als Sondervermögen des Reichs von dem übrigen Reichsvermögen usw. getrennt zu halten. Die staatsrechtliche Stellung der Deutschen Reichspost ist mithin eine andere als die der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Nach der Eröffnungsbilanz für den 1. April 1924 betrug das in der Reichspost angelegte Sondervermögen rund 1,6 Milliarden Reichsmark.

Die Verwaltung der Reichspost erfolgt durch den Reichspostminister unter Mitwirkung eines Verwaltungsrats. Dieser setzt sich aus verschiedenen Gruppen zusammen, und zwar aus

10 Mitgliedern des Reichstags,
10 Mitgliedern des Reichsrats,
12 Vertretern von Wirtschaft und Verkehr,
7 Vertretern aus dem Postpersonal und
1 Vertreter des Reichsministers der Finanzen,

zusammen aus 40 Mitgliedern.

Die Vertreter von Wirtschaft und Verkehr sollen Kreisen entnommen werden, denen auf diesen Gebieten besondere Kenntnisse und Erfahrungen zur Seite stehen; bei ihrer Auswahl ist die Größe und wirtschaftliche Bedeutung der Länder zu berücksichtigen.

Die Zuständigkeit des Verwaltungsrats ist eine dreifache: eine beratende, eine beschließende und eine überwachende.

Die beschließende Tätigkeit — sie sei hier besonders hervorgehoben — erstreckt sich auf

die Feststellung des Voranschlags und die Entlastung der Verwaltung,
die Grundsätze für die Benutzung der Verkehrseinrichtungen,
die Gebührenbemessung im Post-, Telegraphen- und Fernsprechverkehr,
die Aufnahme von Krediten sowie die Übernahme von Bürgschaften usw.,
die Grundsätze für die Gestaltung der Lohntarife der Angestellten und Arbeiter,
die allgemeinen Grundsätze für die Anlage und die Verwendung des Postscheckguthabens sowie für die Anlage der Rücklage,
die Übernahme neuer und die Aufgabe bestehender Geschäftszweige.

Erwähnenswert ist, daß die Vertreter aus den Kreisen von Wirtschaft und Verkehr bis zum Inkrafttreten des Reichspostfinanzgesetzes in dem früheren verfassungsmäßig bestellten Verkehrsbeirat nur eine beratende Stellung inne hatten, während sie jetzt im Rahmen der Zuständigkeit des Verwaltungsrats volle Entscheidungsbefugnisse haben.

Die Deutsche Reichspost ist im Gegensatz zu vielen ausländischen Verwaltungen in räumlicher und sachlicher Beziehung eine einheitliche Reichsverkehrsanstalt.

In räumlicher Beziehung erstreckt sich ihr Wirkungskreis seit dem 1. April 1920 auf das ganze Reichsgebiet einschließlich Bayern und Württemberg. Es gelten besondere Staatsverträge (Gesetz vom 27. April 1920, RGBl S. 643). Die Einnahmen und Ausgaben werden demzufolge in einem einzigen Haushalt ohne Trennung der einzelnen Gebietsteile veranschlagt; die Haushaltswirtschaft wird nach einheitlichen Grundsätzen geführt.

In sachlicher Beziehung umfaßt der Wirkungskreis der Reichspost die fünf Hauptbetriebszweige: das eigentliche Postwesen, das Postscheckwesen, die Telegraphie, das Fernsprechwesen und das Funkwesen. Sämtliche Einnahmen fließen, bildlich gesprochen, in einen Sammeltopf, aus dem die Bedürfnisse der einzelnen Betriebszweige je nach ihrer Bedeutung und unter Wahrung einer einheitlichen Verkehrspolitik befriedigt werden.

Die Behördenorganisation der Deutschen Reichspost weist eine Dreiteilung auf: ein Ministerium, 45 Bezirksbehörden und rund 47 000 örtliche Verkehrsanstalten. Hinzutritt das Telegraphentechnische Reichsamt in Berlin, das ebenfalls dem Ministerium unmittelbar unterstellt ist; es faßt zentrale Arbeiten zusammen, die über den Bezirk hinausgehen, besonders auf technischem Gebiet.

B. Die Bedeutung der Deutschen Reichspost für die allgemeine Wirtschaft.

I. Die Reichspost als öffentliche Beförderungsanstalt.

a) Allgemeines. Die Deutsche Reichspost ist als öffentliches Transportunternehmen eingestellt auf die Förderung des Umlaufs und der Verteilung volkswirtschaftlicher Güter. Sie ist neben der Eisenbahn und der Schiffahrt das größte Transportunternehmen. Die Tätigkeit der Reichspost umfaßt die Beförderung und Vermittlung von Nachrichten in Form von Briefen und offenen Sendungen, von Telegrammen, von Ferngesprächen und von Funknachrichten, die Vermittlung eines ausgedehnten Kleingüterverkehrs, besonders von Waren in Form des Pakets, des Päckchens, der Warenprobe und des Geschäftspapiers, die Beförderung von Reisenden abseits der Eisenbahn und den Vertrieb von Zeitungen.

Die Reichspost benutzt für ihre Dienste beinahe alle Arten von Verkehrsmitteln.

Der Umfang des Transportgeschäfts zeigt sich in der Größe der Verkehrswege, auf denen es sich abwickelt.

Ende 1926 betrug die Postkurslänge auf Eisenbahnen rund 67 500 km,
auf Kraftwagenlinien rund 28 000 km,
auf sonstigen Landpostkursen 21 000 km,
auf Wasserstraßen 1 278 km,
auf Luftverkehrslinien 23 200 km.

Die Drahtleitungslängen sind: 560 000 km in Telegraphenleitungen,
3 Millionen km in Fernsprechfernleitungen,
11 Millionen km in Fernsprechanschlußleitungen.

Über die Beförderungsleistungen geben folgende Zahlen Aufschluß.

1925 wurden befördert:

Brieffendungen aller Art	6,7 Milliarden,
gewöhnliche Pakete	280 Millionen,
Telegramme	50 Millionen.

Die Gesamtzahl der vermittelten Gespräche betrug über zwei Milliarden Stück.

b) Postwesen. Das Verhältnis der Post zu den Eisenbahnen war bis 1924 geregelt durch das Eisenbahnpostgesetz von 1875 und seine Vollzugsbestimmungen. Danach ist der Eisenbahnbetrieb, soweit es seine Natur und Erfordernisse gestatten, in die notwendige Übereinstimmung mit den Bedürfnissen des Postdienstes zu bringen. Ferner war die Eisenbahn der Post gegenüber zu unentgeltlichen Leistungen in gewissem Umfange verpflichtet, z. B. zur unentgeltlichen Beförderung eines Postwagens in jedem fahrplanmäßigen Zuge. Für im Gesetz besonders bezeichnete Leistungen geringerer Art hatte die Post von jeher eine Vergütung an die Eisenbahn zu zahlen.

Das Reichsbahngesetz vom 30. August 1924 bestimmt im § 13:

> »Leistungen der Reichsbahn-Gesellschaft für die Reichspost- und Reichstelegraphenverwaltung sowie Leistungen dieser Verwaltungen für die Gesellschaft sind gegenseitig nach den im geschäftlichen Verkehr üblichen Sätzen angemessen abzugelten.«

Damit hörte die kostenfreie Ausführung von Eisenbahnleistungen für Postzwecke auf. Die Reichspost steht jetzt der Reichsbahn mehr oder weniger gewissermaßen als Privatmann gegenüber und ist in der Tat ihr bester Kunde.

Der Gesamtbetrag der an die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft gegenwärtig zu zahlenden Vergütung beläuft sich auf etwa 90 Millionen *RM* jährlich. Diese Vergütung stellt, wie nebenbei bemerkt sei, mittelbar eine Reparationsleistung der Deutschen Reichspost dar. Ihre Höhe kommt ungefähr dem Betrage gleich, den die Post im letzten Jahre vor dem Kriege als Überschuß erzielte.

Ende 1926 betrug die Zahl der täglich zur Postbeförderung benutzten Eisenbahnzüge rund 13 200.

In demselben Maße, wie die Eisenbahn ihre Leistungen im Schnell-, Eil- und Personenzugdienst steigerte und das System der schnellfahrenden Durchgangs-Eilgüterzüge neu einführte, konnten auch die Postbeförderungseinrichtungen auf den Eisenbahnen dem Verkehrsbedürfnis zum Vorteil der Wirtschaft angepaßt werden.

Durch Einrichtung von Kraftposten verfolgt die Reichspost das Ziel, die Postbeförderung zu verbessern und zu verbilligen, dem starken Reisebedürfnis der Landbewohner gerecht zu werden, das platte Land immer mehr zu erschließen sowie auch in den Städten das Pferd durch das schnellere und leistungsfähigere Kraftfahrzeug zu ersetzen und so zur Hebung der Volkswirtschaft beizutragen.

Zur Zeit sind 1 457 Linien vorhanden, auf denen 1926 39 Millionen km zurückgelegt wurden. In den Hauptreisemonaten Juli/August 1926 betrug die tägliche Kilometerleistung rund 130 000 km; gegenwärtig werden täglich rund 120 000 km gefahren. Es wurden 36 Millionen Reisende befördert; zur Zeit benutzen täglich rund 105 000 Personen die Kraftposten.

Durch Ausbau des Ausflugs-, Stückguts- und Lastenverkehrs ist der Kraftpostverkehr in den letzten Jahren erheblich erweitert und wirtschaftlicher gestaltet worden.

An Fahrzeugen sind insgesamt vorhanden 7 821. Mit diesem Bestand ist die Reichspost der größte Kraftfahrzeughalter Deutschlands.

Wie bereits in der Öffentlichkeit bekanntgeworden ist, geht die Reichspost mit dem Plan um, den Kraftwagen auch dem Landzustelldienst nutzbar zu machen. Das Ziel ist: Verbesserung der Verkehrsverhältnisse des flachen Landes und Erhöhung der Wirtschaftlichkeit des Landzustelldienstes. Es handelt sich, worauf wiederholt von der Leitung der Reichspost besonders hingewiesen worden ist, zunächst nur um ein Programm auf weite Sicht. Die etwaige Durchführung des Programms, dessen endgültige Fassung noch nicht feststeht, kann und soll selbstverständlich nur ganz allmählich erfolgen. Es müssen dabei die örtlichen Verhältnisse und die Personallage berücksichtigt werden.

Die Deutsche Reichspost hat von Anfang an im Interesse der Wirtschaft nach dem Grundsatze gehandelt, alle Luftverkehrslinien zur Postbeförderung zu benutzen, wenn damit eine Beschleunigung erzielt wird. Bei Einrichtung einer öffentlichen Luftverkehrslinie — Sommer 1926 gab es etwa 50 Linien — entsteht also jedesmal auch eine neue Postverkehrsgelegenheit. Diese Postverbindungen dienen hauptsächlich dem Verkehr mit dem Auslande und gewähren in zahlreichen Fällen, wo es auf besondere Eile ankommt, der Verkehrswelt willkommene Versendungsmöglichkeiten für Briefe, Pakete und Zeitungen. Daß der Luftpostdienst mit der wichtigste Förderer der Luftfahrt ist, liegt auf der Hand. Die Pflicht der deutschen Luftfahrtunternehmer, auf Verlangen der Reichspost Postsachen zu befördern, ist durch das Luftverkehrsgesetz festgelegt. Außerdem besteht für die Unternehmer auf Linien, für die sie Reichsbeihilfe beziehen, noch eine besondere Verpflichtung zur Postbeförderung.

Um die Vorteile des Luftpostverkehrs der großen Allgemeinheit zugute kommen zu lassen, hält die Reichspost die Luftpostgebühren so niedrig, als es irgend möglich ist. Für die Wirtschaftskreise, die auf besonders schnelle Warensendung Wert legen, ist es von Vorteil, daß die Luftpostzuschläge für Postpakete im Inlands- und Auslandsverkehr vom 1. Februar an weiter ermäßigt worden sind. Eine Erleichterung für die Benutzer der Luftpost liegt ferner darin, daß die Reichspost nach allen fremden Ländern einheitliche Luftpostgebühren erhebt, wenn es sich nicht um überseeische Luftposten oder um sehr teure Überlandverbindungen, z. B. nach Moskau, handelt.

Mit der Luftpost werden beachtliche, von Jahr zu Jahr steigende Postmengen befördert. Im Jahre 1926 waren es rund 197 000 kg. Eine weitere Zunahme kann für 1927 erwartet werden, da eine Ausdehnung des Luftpostnetzes geplant ist.

Von dem gesamten reinen Postverkehr entfallen etwa 8 v H auf den Auslandsverkehr, und zwar rund 3 v H in der Richtung nach Deutschland und rund 5 v H in der Richtung aus dem Deutschen Reich.

Die zunehmende Besserung der weltwirtschaftlichen Beziehungen, insbesondere der Abschluß von Handelsverträgen, läßt einen weiteren Aufschwung des Auslandspostverkehrs erhoffen. Aus diesem Grunde widmet auch die Reichspost dem Ausbau und der Verbesserung des Auslandspostverkehrs ihre besondere Aufmerksamkeit. So ist z. B. zur Abkürzung der Beförderungsdauer auf weite Entfernungen neuerdings der Blitzpaketverkehr eingeführt worden, d. h. die Pakete werden mit den schnellsten sich darbietenden Beförderungsgelegenheiten (Flugpost—Schnellzug—Kraftpost und Eilboten) dem Empfänger zugeführt. Unter Ausschaltung von Zwischenländern wurden neue Leitwege eingerichtet. Mit einzelnen Ländern (Schweiz, Dänemark und Norwegen) ist ein vereinfachtes Paketaustauschverfahren (Wegfall von Zoll- und Übergabeförmlichkeiten) erreicht worden, wodurch die Laufzeit der Pakete um 1 bis 2 Tage verringert wird.

Die Bestrebungen der Reichspost sind darauf gerichtet, die im zwischenstaatlichen Paketaustausch bestehenden zahlreichen Ein- und Ausfuhrverbote und -beschränkungen mehr und mehr abzubauen.

Schließlich ist der Überseepostverkehr durch die Einrichtung deutsch-amerikanischer Seeposten (schwimmende Postämter) wesentlich beschleunigt worden. In dieser Weise werden zur Zeit benutzt: drei Schiffe des Norddeutschen Lloyds, drei Schiffe der Hamburg-Amerika-Linie und drei Schiffe der United States Lines.

Hier darf ganz allgemein eingefügt werden, daß es der Deutschen Reichspost auf allen Gebieten gelungen ist, den Verkehr mit fremden Ländern allmählich wieder in Gang zu bringen. Es waren vielfach Schwierigkeiten zu überwinden. Es kann aber mit Befriedigung festgestellt werden, daß die Weltstellung Deutschlands im internationalen Nachrichtenverkehr im Ausland in jeder Beziehung anerkannt wird. Dies zeigte sich auf dem 8. Weltpostkongreß 1924 in Stockholm und auf den verschiedenen Telegraphenkonferenzen, die in letzter Zeit stattfanden. Im November v. J. tagte in Berlin eine internationale Telegraphentechnikerkonferenz, die beinahe von allen Staaten der Welt beschickt war.

c) Telegraphen- und Funkwesen. Die Bedeutung des Telegraphen als Schnellnachrichtenmittel war vor dem Kriege von Jahr zu Jahr erheblich gestiegen, ist aber durch den Krieg und die Entwicklung der Fernsprechtechnik zurückgeworfen worden. Heute stehen wir auf dem Verkehrsstand von 1905, d. h. auf rund $^2/_3$ des Verkehrs unmittelbar vor dem Kriege. Jetzt wird der Nachrichtenbedarf mehr und mehr durch den Fernsprecher in seiner Vervollkommnung und Ausdehnung mitbefriedigt und dadurch die Entwicklung des Telegraphen gehemmt. Durch diese Verlangsamung ergeben sich für die Deutsche

Reichspost manche Steigerungen der Selbstkosten, weil das Telegraphennetz mit seinen kostspieligen Anlagen nicht überall voll ausgenutzt werden kann. Die Telegraphie arbeitet daher mit Unterbilanz. Der Auslandstelegrammverkehr hat sich in den letzten Jahren wieder erheblich in beiden Richtungen um etwa 20 v H gesteigert, weil hier die Konkurrenz des Fernsprechers noch nicht so in die Erscheinung getreten ist.

Das inländische Telegraphennetz wird z. Z. durchgeprüft und soll unter Ausnutzung aller Fortschritte in der Technik so umgestaltet und betrieben werden, daß jedes Telegramm unter Vermeidung überflüssiger Umtelegraphierung auf die schnellste Weise seinem Empfänger zugeführt wird. Auf allen Hauptlinien soll unter Benutzung des Fernkabelnetzes die Wechselstromtelegraphie eingeführt werden.

Für den Auslandsverkehr stand vor dem Kriege ein ausgedehntes deutsches Seekabelnetz zur Verfügung, das durch den Vertrag von Versailles verlorengegangen ist. Um unsere schwer ringende Wirtschaft von fremden Telegraphenverbindungen wieder unabhängig zu machen und ihr den Wettbewerb auf dem Auslandsmarkt zu ermöglichen und zu erleichtern, ist die Reichspost seit Kriegsende nach Kräften bemüht, neue eigene Verbindungen zu schaffen. Für den wichtigen Verkehr mit Amerika hat die Deutsch-Atlantische Telegraphen-Gesellschaft mit Unterstützung der Reichspost ein von den Deutschen Seekabelwerken in Nordenham hergestelltes Kabel von Emden nach den Azoren verlegen lassen; hier ist es an Kabel der amerikanischen Western Union Telegraph Co. und Commercial Cable Comp. angeschlossen. Dieses Kabel, dessen Inbetriebnahme bevorsteht, wird eine Telegraphiergeschwindigkeit von 1 500 Buchstaben in der Minute gestatten, also die Leistung der Vorkriegskabel um das Sechsfache übertreffen. Ein neues Seekabel Deutschland–Dänemark wird Anfang nächsten Monats in Betrieb genommen, ein neues Seekabel nach Schweden wird demnächst folgen. Beide Kabel sind von der deutschen Industrie hergestellt worden, wie auch das im Frühjahr 1926 verlegte neue holländisch-englische Fernsprechseekabel von einem deutschen Kabelwerk gefertigt und durch einen deutschen Kabeldampfer ausgelegt worden ist.

Der Wiederaufbau des deutschen Weltnachrichtennetzes würde sich zum Schaden unserer Wirtschaft stark verzögert haben, wenn wir, wie früher, ausschließlich auf die Schaffung neuer Draht- und Kabelverbindungen angewiesen wären. Hier ist uns die Funktechnik, die eine ganz gewaltige Entwicklung genommen hat, sehr zustatten gekommen; sie hat es uns ermöglicht, zahlreiche wichtige Verkehrsbeziehungen in verhältnismäßig kurzer Zeit neu anzuknüpfen und auszubauen. So bilden die von der Transradio A G mit Unterstützung der Reichspost geschaffenen großen Übersee-Funkverbindungen, die von Nauen und Eilvese aus betrieben werden, einen wertvollen Ersatz für die uns genommenen Kabel. Zur Zeit bestehen solche Verbindungen mit den Vereinigten Staaten, Argentinien, China, Japan, Niederländisch Indien, Brasilien und Ägypten. In Aussicht genommen sind Verbindungen mit Australien, Britisch Indien und Südafrika. Hierzu kommen die von der Reichspost selbst betriebenen Überland-Funkverbindungen von Königs-Wusterhausen und Nauen nach Spanien, Portugal, den Balkanländern, Rußland und den östlichen Randstaaten. Um wiederholten und berechtigten Wünschen deutscher Wirtschaftskreise zu entsprechen, ist auch die Schaffung einer Funkverbindung mit der Türkei in die Wege geleitet. Im Auslandsfunkverkehr, der stetig zunimmt, sind im Dezember 1926 rund 177 000 Telegramme befördert worden.

Den Bedürfnissen der Wirtschaft wird im Überseeverkehr nicht nur durch Einrichtung neuer Verkehrsbeziehungen Rechnung getragen, sondern auch durch Ausbau der vorhandenen Telegrammformen nach der Richtung hin, daß außer den vollbezahlten Telegrammen auch billigere Telegrammarten zugelassen werden, z. B. die Wochenendtelegramme. Diese werden angesammelt und Sonntags dem Bestimmungsort zugeführt, ferner die Funkbriefe, die von der Aufgabeanstalt brieflich nach Berlin oder Hamburg, dann funktelegraphisch nach New York und von dort aus wieder brieflich an den Empfänger befördert werden.

Erwähnung verdient auch der Küsten- und Bordfunkdienst. Dem Verkehr mit Schiffen in See dienen 37 Küstenfunkstellen an der deutschen Nord- und Ostseeküste. Norddeich, eine dieser Stationen, ist durch weitreichende Sender in der Lage, den Telegrammverkehr mit Schiffen noch bis auf Entfernungen von mehreren Tausend Kilometern zu vermitteln. Im letzten Kalenderjahr sind zwischen den deutschen Küstenfunkstellen und Schiffen in See 57 300 Telegramme gewechselt worden. Die Küstenfunkstellen verbreiten auch Wetternachrichten, Sturmwarnungen, Eismeldungen und wichtige Nachrichten für Seefahrer. Im Laufe des letzten Jahres ist der Sicherheitsdienst für das Gebiet der Nord- und Ostsee durch Einführung eines funktelegraphischen Gefahrmeldedienstes erweitert worden. Endlich befassen sich die Küstenfunkstellen mit der Aufnahme und Weitergabe von Seenotrufen und mit der Vornahme von Peilungen und Abstandsbestimmungen, damit Schiffe bei unsichtigem Wetter ihren Standort ermitteln können.

Für fahrende Eisenbahnzüge ist durch den sogenannten Zugfunk die Möglichkeit eines telegraphischen und telephonischen Verkehrs geschaffen worden. Die zunächst für einige Züge auf der Strecke Berlin–Hamburg getroffene Einrichtung soll demnächst auch auf Züge zwischen Berlin und München ausgedehnt werden. Von der Einrichtung wird verhältnismäßig viel Gebrauch gemacht, namentlich von der Geschäftswelt.

Nun noch einige Angaben über den Rundfunk. Die Rundfunksender, zur Zeit 21 außer dem großen Deutschlandsender, werden von der Reichspost errichtet und betrieben. Die Besprechung der Sender ist Sache privater Gesellschaften, die in der Reichsrundfunk-Gesellschaft zusammengefaßt sind. Die Reichsrundfunk-Gesellschaft, an der die Reichspost beteiligt ist, überwacht die Wirtschaftlichkeit der Geschäftsführung der einzelnen Gesellschaften und die zweckmäßige Verteilung der Mittel. Die Beschaffung des Empfangsgeräts und die Einrichtung der Empfangsanlagen sind Sache des Teilnehmers. Die Zahl der Teilnehmer, die im letzten Monat um fast 90 000 zugenommen hat, beträgt jetzt annähernd $1^1/_2$ Millionen. Damit steht Deutschland unter den Ländern mit Rundfunk in der Welt an dritter Stelle. Die Rundfunkprogramme werden unter Beteiligung von Kulturbeiräten von den Rundfunkgesellschaften zusammengestellt. Die politischen Vorträge und Nachrichten unterliegen der Prüfung durch Überwachungsausschüsse, die vom Reichsministerium des Innern eingerichtet sind. Die aus den Rundfunkgebühren aufkommenden Beträge werden in erster Linie zur Erweiterung und technischen Vervollkommnung der Rundfunksender verwendet.

Außer für den Unterhaltungsrundfunk, dessen Bedeutung für das deutsche Volk ohne weiteres einleuchtet, stellt die

Reichspost die Sender noch für die sogenannten gewerblichen Rundfunke (Wirtschafts- und Pressefunke) zur Verfügung. Diese haben sich als wertvolle Helfer für die gesamte Wirtschaft und für den öffentlichen Nachrichtendienst erwiesen.

Daß auch heute trotz der an sich für die Telegraphie ungünstigen Entwicklung an der technischen Vervollkommnung, Verbilligung und der Erprobung neuer Übertragungsmöglichkeiten dauernd gearbeitet wird, zeigt, daß die Reichspost den Bedürfnissen der wirtschaftlichen Tätigkeit unseres Volkes nach Schnellnachrichtenmitteln, die neben dem Fernsprecher immer bestehen bleiben werden, gerecht zu werden sucht. Es ist nicht ausgeschlossen, daß die Vervollkommnung und Einführung der Bildfunktelegraphie neue Wege weist und eine ganz neue Entwicklung bringen wird.

d) Fernsprechwesen. Der Fernsprecher ist immer mehr ein unentbehrliches Verkehrsmittel für die Wirtschaft geworden. Das zeigt am besten das Anwachsen der Zahl der Fernsprechanschlüsse, die von rund 1 Million im Jahre 1910 auf über 2,6 Millionen Ende 1926 gestiegen ist. Der Sprechverkehr selbst ist in der gleichen Zeit allerdings weniger stark gewachsen, nämlich nur von 1,85 auf 2 Milliarden (Orts- und Ferngespräche zusammen). Das ist zu erklären einerseits aus der Notlage der Wirtschaft in der Nachkriegszeit und andererseits auch aus der Tatsache, daß der in den letzten Jahren gültige Tarif den Zugang an Wenigsprechern besonders begünstigt hatte.

Die Forderungen aller Benutzer des Fernsprechers gehen auf Verbilligung, Beschleunigung des Verkehrs und Erweiterung der Sprechgelegenheiten. Diesen Forderungen sucht die Reichspost durch neue, verbesserte Technik und durch Betriebsvereinfachungen gerecht zu werden.

Zu diesen Verbesserungen gehören unter anderem
die Umstellung auf den selbsttätigen (automatischen) Verkehr,
die Ersetzung der oberirdischen Leitungen durch Kabel,
die Ausdehnung des Fernsprechweitverkehrs über die Landesgrenzen,
die Einrichtung des Schnellverkehrs und
die Vermehrung der öffentlichen Sprechstellen.

Die Umstellung der handbetriebenen Ortsvermittlungsstellen auf den selbsttätigen (SA-) Betrieb ist im Kalenderjahr 1926 nachdrücklich gefördert worden. Es wurden 221 Selbstanschlußämter in Betrieb genommen für rund 143 000 Teilnehmeranschlüsse.

Die Ausgestaltung des Leitungsnetzes von Stadt zu Stadt läßt sich die Reichspost besonders angelegen sein. Das Ergebnis der Bemühungen liegt in dem in wenigen Jahren geschaffenen deutschen Fernkabelnetz vor, das Ende Dezember 1926 bereits etwa 6 800 km Kabellänge umfaßt und alle wichtigen Verkehrsorte des Reichs miteinander verbindet. Der weitere Ausbau ist noch im Gange. Die Vorzüge der Fernkabel vor den oberirdischen Leitungen sind hauptsächlich dreierlei Art:

1. Die Fernkabel sind in weitem Umfang von Störungen frei.
2. Der oberirdische Ausbau der Fernlinien war an vielen Stellen schon an der Grenze der Aufnahmefähigkeit angelangt. Die weitere Vermehrung bot Schwierigkeiten, die nur durch den Übergang zur unterirdischen Führung überwunden werden konnten. In den Kabeln lassen sich selbst mehrere hundert Leitungen auf einem verhältnismäßig engen Raum zusammendrängen, so daß für die Vermehrung praktisch kaum eine Grenze besteht.
3. Die Kabelführung ermöglicht es, den Fernsprechverkehr auf Entfernungen auszudehnen, die bei oberirdischen Leitungen wegen der mit der Entfernung wachsenden Störungsanfälligkeit niemals hätten erreicht werden können. Mit Hilfe der Fernsprechverstärker können alle europäischen Entfernungen überwunden werden.

In welchem Maße das Fernkabelnetz die Betriebseinrichtungen verbessert hat, ist unter anderem anschaulich aus dem Rückgang der dringenden Gespräche zu erkennen. Diese Gespräche, die die dreifache Gebühr kosten, bilden nur noch einen kleinen Vomhundertsatz der Ferngespräche, weil jetzt auch die gewöhnlichen Gespräche meist schon nach kurzer Wartezeit ausgeführt werden können.

Einige Beispiele mögen dartun, in welchem Maße das Leitungsnetz etwa seit 1921 durch die Fernkabel erweitert worden ist. Es wurden vermehrt die Leitungen

zwischen Berlin	und	Hamburg	von	28	auf	49,
" "	"	München	"	7	"	11,
" "	"	Frankfurt (M.)	"	15	"	27,
" "	"	Mannheim	"	4	"	7,
" "	"	Leipzig	"	12	"	21,
" "	"	Köln	"	7	"	15,
" "	"	Düsseldorf	"	8	"	13,
" "	"	Breslau	"	10	"	19;
zwischen Deutschland	und	Holland	von	17	auf	39,
" "	"	England	"	0	"	12,
" "	"	Dänemark	"	3	"	7,
" "	"	Danzig	"	6	"	15,
" "	"	Österreich	"	3	"	13,
" "	"	Schweiz	"	7	"	19,
" "	"	Frankreich	"	2	"	6.

Dieses in der Entstehung begriffene alleuropäische Fernsprechnetz, dessen Bedeutung für die Wirtschaft nicht hoch genug eingeschätzt werden kann, verdankt sein Zustandekommen vornehmlich der deutschen Vor- und Mitarbeit. Deutschland bildet den Kern dieses Netzes.

Eine weitere, für die Wirtschaft wesentliche Verbesserung des Fernsprechverkehrs bildet, wie bereits angedeutet, die Einführung des Schnellverkehrs zwischen nahe zusammenhängenden Orten, die lebhafte Geschäftsbeziehungen miteinander unterhalten. Das Wesen des Schnellverkehrs besteht darin, daß der Teilnehmer ein Gespräch nach dem anderen Ort ohne Wartezeit bekommt; er wird sofort beim Anruf mit dem anderen Ort und dem Teilnehmer dort verbunden.

II. Die Reichspost als Glied des allgemeinen Geld- und Kreditverkehrs.

Im allgemeinen Geld- und Kreditverkehr hat die Reichspost immer mehr eine anerkannt bedeutungsvolle Stellung erlangt. Die von ihr vermittelten Geldbeträge gehen in die vielen Milliarden.

Es wurden 1925 befördert 4,9 Millionen Stück Briefe und Kästchen mit Wertangabe und 4,8 Millionen Pakete mit Wertangabe; der deklarierte Wertbetrag dieser Sendungen belief sich auf 14,6 Milliarden *RM*.

Die Zahl der behandelten Postanweisungen betrug 61 Millionen über 3,6 Milliarden *RM*. Nicht weniger als 2,2 Millionen Postaufträge zur Geldeinziehung über 305 Millionen *RM* wurden bearbeitet.

Die Zahl der Brief- und Paketsendungen mit Nachnahme belief sich auf 100 Millionen Stück über 2,6 Milliarden *RM*.

So wichtig und bemerkenswert diese Zahlen sind, so treten sie doch völlig zurück gegenüber den Zahlen des Postscheckverkehrs. Dieser Betriebszweig, der 1909 eingerichtet wurde, hat sich besonders günstig entwickelt. Es bestehen zur Zeit 890 000 Postscheckkonten. Die Postscheckkunden verteilen sich nach Stand und Beruf etwa wie folgt:

Behörden, Reich, Reichsbahn, Staat, Kommunen, Kirche = 4,21 v H der Gesamtzahl,
Privatunternehmen, freie Berufe usw. = 95,79 v H der Gesamtzahl;
davon Ärzte = 3,12 v H,
gewerbliche Unternehmungen und selbständige Kaufleute = 55,76 v H,
Privatpersonen (einschließlich Beamte und Militärpersonen) = 28,46 v H,
Vereine und gewerbliche Vereinigungen = 2,3 v H.

Daß der Postscheckverkehr noch erweiterungsfähig ist, ergibt sich unter anderem daraus, daß auf gewerbliche Unternehmungen und selbständige Kaufleute nur rund 480 000 Kundenkonten entfallen, während die Zahl der selbständigen Geschäftsleute im Deutschen Reich bekanntlich bedeutend höher ist.

Im Kalenderjahr 1926 betrug der Gesamtumsatz rund 115 Milliarden *RM*, davon wurden 80 v H bargeldlos, also ohne Inanspruchnahme irgendwelcher Banknoten oder Münzen, abgewickelt. Gegenüber der Vorkriegszeit ist die Zahl der Konten auf das Siebenfache, der Umsatz hinsichtlich der Stückzahl der Buchungen auf das Dreieinhalbfache gestiegen. Der umgesetzte Betrag ist nur auf das Zweieinhalbfache gestiegen. Das Guthaben auf den Konten hat sich nur etwa verdoppelt; es betrug Ende 1926 rund 603 Millionen, im Jahresdurchschnitt 1926: 572 Millionen *RM*.

Neben dem Inlandspostscheckverkehr besteht auch Postüberweisungsverkehr mit dem Ausland, und zwar vorläufig mit Danzig, Dänemark, Lettland, Luxemburg, den Niederlanden, Österreich, Schweden, der Schweiz und Ungarn.

Im Postscheckverkehr spiegelt sich das Auf und Ab der allgemeinen Wirtschaft wieder. Ohne diesen Verkehr ist eine zweckmäßige und billige Übermittlung von Geldern im großen Stil ausgeschlossen.

Die Reichspost ist aber nicht nur Vermittlerin des Geldverkehrs; sie ist auch Geldgeber, Geldverleiher. Die Post lieh bisher 500 bis 600 Millionen *RM* aus. Es sind dies keine Überschußgelder, denn die etatsmäßigen Gebühreneinnahmen werfen solche nicht ab. Zur Verleihung gelangen vielmehr nur Postscheckgelder und die Gelder der auf 100 Millionen *RM* gesetzlich festgesetzten Rücklage. Die Verleihung erfolgt unter Mitwirkung des Reichsfinanzministeriums und der Reichsbank auf Grund von Vorschriften, die der Verwaltungsrat erlassen hat.

Es waren Ende 1925 angelegt:

in Darlehen an andere Staatsbanken usw.	290	Mill. *RM*,
in Giroguthaben der Reichsbank	54	» » ,
in festverzinslichen Wertpapieren und öffentlichen Anleihen	91	» » ,
in Wechseln und Schatzanweisungen	47	» » .

Etwa 80 bis 90 Millionen *RM* werden außerdem zur Verstärkung der Betriebsmittel in den Kassen der Reichspost verwendet.

III. Die Reichspost als Großverbraucherin.

Ein Wirtschaftsunternehmen, das einen so gewaltigen Umfang hat und dessen Sachvermögen an die zwei Milliarden heranreicht, hat selbstverständlich einen starken Eigenkonsum. Im Voranschlag für 1926 sind für die Sachausgaben insgesamt mehr als 700 Millionen *RM* ausgebracht. Abgesehen von den erheblichen Zahlungen an die Deutsche Reichsbahn, die bereits erwähnt wurden, erstreckt sich der Bedarf an Sachgütern vor allem auf die Verbrauchsgegenstände des Betriebs, auf die Beschaffung und Unterhaltung der Betriebsmittel und Fahrzeuge, auf die Instandhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Verkehrseinrichtungen und auf die Schaffung von Neuanlagen.

Bei dieser Sachlage spielt das Beschaffungsprogramm der Deutschen Reichspost gerade in der Zeit großer Arbeitslosigkeit eine wichtige Rolle. Im Haushalt für 1926 waren von vornherein für Neubauten und Neuanlagen 300 Millionen *RM* vorgesehen. Die Mittel hierfür sind zur Hälfte durch eine Postanleihe aufgebracht worden. Das Programm konnte ohne wesentliche Hemmungen durchgeführt werden. Mitte Oktober 1926 waren die Lieferungen und Leistungen zum größten Teil bereits endgültig vergeben; es wurde darauf Bedacht genommen, nach Möglichkeit alle Wirtschaftszweige und Landesteile gleichmäßig zu berücksichtigen.

Es entfielen auf		Mill. *RM*
Berlin und Umgegend	Aufträge im Werte von	$112^1/_2$
das Rheinland	» » » »	$40^1/_2$
Bayern	» » » »	35
Baden	» » » »	18
den Freistaat Sachsen	» » » »	$16^1/_2$
Westfalen	» » » »	$11^1/_2$
Hamburg und Kiel	» » » zus.	$10^1/_2$
Württemberg	» » » von	$10^1/_2$
für den Freistaat und die Provinz Hessen	» » » zus.	$9^1/_4$
Schlesien und die Lausitz	» » » »	$8^1/_2$.

Auch andere Bezirke, z. B. Ostpreußen, Provinz Sachsen, Pommern, haben erhebliche Aufträge der Reichspost erhalten.

Es liegt in der besonderen Art der Verkehrs- und Betriebsbedürfnisse der Reichspost, daß die Lieferungen in der Hauptsache bestimmten Industriegruppen zugute kommen, und zwar in erster Linie der Kabel- und der elektrotechnischen Industrie, auf die Aufträge im Werte von 113 Millionen *RM* entfallen und dem Baugewerbe und den damit verwandten Gewerben (104 Millionen *RM*). Weiter entfallen auf

die Metall-, Eisen- und Maschinenindustrie $27^1/_2$ Mill. *RM*,
die Kraft- und Gummiindustrie zus. 13 Mill. *RM*.

Den Absichten des Arbeitsbeschaffungsprogramms der Reichsregierung entsprechend, beschloß die Reichspost im Sommer 1926 über das ursprüngliche Programm hinaus noch weitere 20 Millionen *RM* zur Verfügung zu stellen. Dieser Betrag soll ebenfalls durch eine Anleihe gedeckt werden. Der Betrag ist vor allem für Hochbauten bestimmt.

Trotz ihrer gespannten Finanzlage wird die Reichspost auch für 1927 im Interesse der allgemeinen Wirtschaft und zur Linderung der Erwerbslosigkeit ein umfangreiches Arbeitsprogramm aufzustellen und durchzuführen versuchen, wenn irgend möglich, mindestens in demselben Umfang wie 1926.

Betrachtet man den Umfang der Lieferungen und Leistungen, ihren Zweck und die Verteilung der Aufträge auf die einzelnen Wirtschaftszweige und Landesgebiete, so wird einem bei unbefangener Beurteilung sofort klar, daß der Vorwurf einer unzulässigen Thesaurierung, den man der Reichspost von bestimmter Seite immer wieder macht, mit den tatsächlichen Verhältnissen in Widerspruch steht. Die Reichspost lehnt es, das sei hinzugefügt, grundsätzlich ab, die Anschaffung von Vermögenswerten über einen ihre Aufgaben und Bedürfnisse überschreitenden Umfang vorzunehmen. Sie hält ihre Anlagevermehrung nur in den Grenzen des unumgänglich notwendigen Bedarfs. Ja, sie ist genötigt, dringliche und berechtigte Einzelforderungen und Wünsche der allgemeinen Wirtschaft unerfüllt zu lassen.

Würde die Reichspost aber genötigt sein, aus Mangel an Mitteln die im Verkehrsinteresse unbedingt notwendigen Maßnahmen in größerem Umfange entweder ganz oder teilweise zurückzustellen, so würde großer Schaden für Wirtschaft und Verkehr wie für die Volksgemeinschaft überhaupt entstehen. Denn die Leistungsfähigkeit des umfangreichen und technisch vielfach sehr empfindlichen Verkehrsapparates der Reichspost würde bald und in steigendem Maße nachlassen. Für zahlreiche Erwerbszweige, vor allem für die schaffende Industrie, würde eine Kürzung oder Einstellung der Lieferungsaufträge der Reichspost gerade in der heutigen Zeit von katastrophaler Wirkung sein; die Arbeitslosigkeit müßte noch weiter steigen.

IV. Die Reichspost als Arbeitgeberin großen Maßstabs.

Das Bild, welches bisher über die unmittelbaren Beziehungen der Reichspost zur allgemeinen Wirtschaft entworfen wurde, wäre unvollkommen, wenn nicht auch noch die Post in ihrer Eigenschaft als Arbeitgeberin großen Maßstabs erwähnt würde.

Das vollbeschäftigte Personal beläuft sich auf rund 320 000 Köpfe. Davon sind etwa 257 000 Beamte und etwa 63 000 Angestellte und Arbeiter. Die Personalausgaben hatten 1925 mit Einschluß der Kosten für Pensionen, Wartestands- und Ruhestandsgelder eine Höhe von über 1 Milliarde $\mathcal{RM}$ = 58,9 der Gesamtausgaben.

Die Postbeamten sind Reichsbeamte mit allen Rechten und Pflichten der übrigen Reichsbeamten. Für die Angestellten und Arbeiter sind die üblichen Tarifverträge maßgebend.

Auf den Gebieten des Dienst- und Arbeitsverhältnisses sowie der Besoldungs- und Lohnpolitik ist eine starke gegenseitige Beeinflussung festzustellen für Reich und Post, für die anderen öffentlichen Verwaltungen und Betriebe, für die gleichartigen Zweige der Privatwirtschaft und die Gesamtentwicklung der Volkswirtschaft überhaupt, ein Umstand, der von größter Bedeutung ist, da die Reichspost mit ihrem Heer von Bediensteten an der Spitze aller Reichsverwaltungen steht. Bei der Reichspost wird zwar volle Auslastung des einzelnen verlangt; jede Überlastung des Personals soll aber vermieden werden. Die richtige Bemessung der Zahl der Arbeitskräfte ist stets von ausschlaggebender Bedeutung für die Wirtschaftlichkeit des Betriebes, für das Gedeihen der Verwaltung und für das Vorwärtskommen des Personals selbst.

V. Tarifpolitik der Reichspost.

Hierzu darf zunächst eine grundsätzliche Bemerkung gemacht werden, wie sie auch in dem Geschäftsbericht für 1925 niedergelegt ist.

Die Deutsche Reichspost ist kein reines Finanzinstitut, sondern ein Verkehrsunternehmen, dessen wesentliche Aufgaben mit darin bestehen, ein leistungsfähiges Instrument für die Volks- und Weltwirtschaft zu bilden. Sie muß daher ihren gesamten Betriebs- und Verkehrsapparat, besonders in technischer Beziehung auf dem Gebiete der Schnellnachrichtenübermittlung, dauernd auf solcher Höhe halten, daß die berechtigten Bedürfnisse der Wirtschaft im In- und Auslandsverkehr voll befriedigt werden können. Als Verkehrsanstalt ist die Reichspost genötigt, fortgesetzt mit Umstellungen und mit dem Ausbau ihrer Betriebseinrichtungen zu rechnen. Zur Erfüllung dieser Aufgabe bedarf die Reichspost großer Geldmittel; das bringt ihr Umfang und Tätigkeitsgebiet mit sich.

Nach dem Reichspostfinanzgesetz muß die Reichspost ihre Einnahmepolitik so einrichten, daß die Betriebseinnahmen zur Deckung der Betriebsausgaben ausreichen. Sie nimmt daher als vollwertiges Glied der allgemeinen Wirtschaft für sich das Recht in Anspruch, ihre Tarife allgemein so hoch zu halten, als es die Rücksicht auf die Posteigenwirtschaft unbedingt erfordert, nicht höher, aber auch nicht niedriger.

Zur Bestreitung der Anlagevermehrung hat die Reichspost 1926 etwa 170 Millionen $\mathcal{RM}$ auf eine Inlandsanleihe genommen; auch 1927 wird der Anleiheweg beschritten werden (voraussichtlich 300 Millionen $\mathcal{RM}$). Selbstverständlich muß die Reichspost innerhalb ihres Betriebs auf dauernde Niedrighaltung ihrer Unkosten das besondere Augenmerk richten; sie muß sich alle ökonomischen und technischen Vorteile des Großbetriebs nutzbar machen, die Arbeitsmethoden rationell einrichten und durch kaufmännisch-wirtschaftliches Gebaren und durch Modernisierung des Betriebs mit den geringsten Mitteln die bestmöglichsten Leistungen zu erzielen suchen. Für die Höhe der Unkosten ist es auch von Belang, daß die Post im Hinblick auf das ihr gesetzlich zugelegte Verwaltungsmonopol aus staatspolitischen und kulturellen Gründen Einrichtungen schaffen und unterhalten muß, die ihre Kosten nicht oder nur unzulänglich decken, z. B. die Versorgung des platten Landes mit Post- und Telegrapheneinrichtungen. Zu bedenken bleibt auch, daß es nicht in erster Linie auf die Festsetzung billiger Tarife ankommt, sondern auf die höchstmögliche Entwicklung der Leistungsfähigkeit und des Wirkungsgrades der Einrichtungen. Es wäre wirtschaftlich nicht zu vertreten, eine Ermäßigung der Tarife auf Kosten der Fortbildung des Betriebs- und Verkehrsapparates anzustreben; denn die Volks- und Weltwirtschaft würde dadurch außerordentlichen Schaden erleiden.

Vielfach besteht die Meinung, als seien die Tarife der Reichspost zu hoch. Dies ist unrichtig. Man vergißt dabei zunächst die allgemeine Teuerung, die in der Nachkriegszeit in der ganzen Welt, nicht nur in Deutschland, eingetreten ist.

Wie stehen nun tatsächlich die Tarife der Reichspost im einzelnen?

Die Postgebühren halten sich, im ganzen genommen, im Rahmen der Vorkriegssätze. Für den gewöhnlichen Brief, der nach wie vor den größten Teil der Posteinnahmen bildet, beträgt der Portosatz immer noch 10 Pf., wie er 1868 festgesetzt wurde. Tatsächlich

wird der gewöhnliche Brief im Verhältnis zur Vorkriegszeit für 6 bis 7 Pf. befördert; dabei ist das Meistgewicht inzwischen von 15 auf 20 g erhöht worden.

Die Paketgebühren sind nur scheinbar höher als in der Vorkriegszeit, weil jetzt das Zustellgeld in die Freigebühr mit eingerechnet wird.

Die Gebühren für Einschreib- und Wertsendungen liegen etwas höher als in der Vorkriegszeit; die allgemeine Wirtschaft wird dadurch aber verhältnismäßig nur unwesentlich belastet.

Beim Zeitungsvertrieb bleiben die Einnahmen hinter den Selbstkosten der Reichspost zurück; trotzdem sind am 1. April 1925 noch Verbesserungen des Postzeitungstarifs eingeführt worden.

Im Postscheckverkehr wurden Ende 1924 und Anfang 1925 erhebliche Gebührenermäßigungen vorgenommen. Die bargeldlosen Überweisungen werden jetzt völlig gebührenfrei ausgeführt. Außerdem brachten die bekannten Herabsetzungen der Zinssätze für den Postscheckverkehr einen großen Einnahmeausfall. Die aufkommenden Gebühren und Zinsen reichen zur Deckung der Selbstkosten des Postscheckverkehrs zur Zeit nicht mehr aus.

Im Telegraphenverkehr wurden gleichfalls Ende 1924 und Anfang 1925 starke Gebührenermäßigungen durchgeführt. Auch hier decken die Einnahmen nicht die Selbstkosten.

Die Fernsprechgebühren sind 1924 erheblich herabgesetzt worden. Sowohl im Orts- wie im Fernverkehr gilt jetzt noch ein reiner Gesprächsgebührentarif. Die Verhältnisse liegen zur Zeit so, daß diejenigen Teilnehmer, welche weniger als durchschnittlich 125 Ortsgespräche im Monat führen, mit ihren geringen Gesprächsgebühren nicht annähernd die Selbstkosten der Verwaltung für die Bereitstellung der Anschlüsse decken. Die Zahl dieser sogenannten Wenigsprecher beträgt 77 v H aller Fernsprechteilnehmer, ein Verhältnis, das sich mit dem Anwachsen der Gesamtsprechstellenzahl dauernd weiter verschlechtert und die Reichspost nötigt, Summen in Anlagen zu investieren, die nicht nur keine Erträgnisse liefern, sondern sogar verlustbringend sind.

Demgegenüber gehen die von den Vielsprechern zu zahlenden Gebühren und die Einnahmen aus dem Fernverkehr, besonders auf die Entfernungen bis zu 100 km, über die Selbstkosten der Verwaltung zum Teil erheblich hinaus, ohne jedoch den Verlust auf der anderen Seite decken zu können. Diese Verhältnisse erforderten dringend Abhilfe. Die Reichspost hat zu diesem Zweck einen neuen Tarif ausgearbeitet, der wieder wie früher Grund- und Gesprächsgebühren vorsieht und zum Ziel hat, die Gebühren gerechter unter die Wenig- und Häufigsprecher zu verteilen und sie so den Selbstkosten der Verwaltung mehr anzupassen. Eine Vermehrung der Gesamteinnahmen aus dem Fernsprechverkehr ist aber nicht beabsichtigt; die Gebühren für Ferngespräche sind teilweise erheblich ermäßigt worden. Die Ortsgesprächsgebühr beträgt einheitlich 10 Pf. Der Verwaltungsrat der Reichspost hat inzwischen die Regierungsvorlage mit einigen größeren Änderungen verabschiedet. Die neuen Sätze treten am 1. Mai in Kraft. Auf Einzelheiten kann hier nicht eingegangen werden.

Im Funkverkehr sind 1925 erhebliche Gebührenermäßigungen vorgenommen worden.

Bis in die neueste Zeit hinein wurde von verschiedenen Kreisen mitunter die Ansicht vertreten, als »schwimme die Post im Gelde«; sie könnte daher ihre Tarife noch weiter herabsetzen, um dadurch die Produktionskosten der allgemeinen Wirtschaft zu mildern. Diese Auffassung war und ist irrig; denn die Finanz- und Wirtschaftslage der Reichspost ist seit geraumer Zeit sehr gespannt, eine Folge der schwierigen allgemeinen Wirtschaftslage.

Ein durch Tarifherabsetzung verursachter Einnahmeausfall wird nach den bisherigen Erfahrungen keineswegs durch eine entsprechende Verkehrssteigerung ausgeglichen. Die vielfach auch aus Wirtschaftskreisen geäußerten gegenteiligen Ansichten entsprechen nicht der Wirklichkeit. Dies hat sich unter anderem gezeigt bei der Hillschen Postreform in England in den vierziger Jahren des vorigen Jahrhunderts, bei den sogenannten Podbielskischen Postreformen, bei der Herabsetzung der Gebühren für Brieftelegramme und in mehreren anderen Fällen der Neuzeit.

In diesem Zusammenhang soll noch kurz auf eine Behauptung eingegangen werden, die von der Reichspost zwar schon wiederholt widerlegt worden ist, die aber immer wieder von gewisser Seite aufgestellt wird. Sie ist auch in die Tagespresse übergegangen. Es wird gesagt: mit den jetzigen zu hohen Gebühren »entziehe die Reichspost der verkleinerten und verarmten Wirtschaft eine Milliarde mehr als vor dem Kriege«, infolgedessen habe sich auch die Belastung pro Kopf der Bevölkerung jetzt gegenüber 1913 mehr als verdreifacht. Hierzu ist folgendes auszuführen.

Im Rechnungsjahr 1913 sind an Post-, Telegraphen- und Fernsprechgebühren innerhalb der jetzigen Grenzen des deutschen Reichspostgebiets rund 886 Millionen ℳ aufgekommen. Im Rechnungsjahr 1925 hat dieses Aufkommen die Höhe von rund 1 716 Millionen ℛℳ erreicht. Der Unterschied beträgt also schon rein zahlenmäßig nicht eine Milliarde, wie behauptet wird, sondern nur 830 Millionen. Unter Berücksichtigung des Entwertungsfaktors für die heutige Reichsmark gegenüber der Vorkriegsmark ist der Unterschied wesentlich geringer.

Im übrigen stellt sich das Bild wie folgt dar:

Die Mehreinnahmen im Jahre 1925 sind in der Hauptsache auf die außerordentliche Erweiterung der Fernsprecheinrichtungen und auf die Zunahme der Fernsprechteilnehmer und der geführten Gespräche zurückzuführen. Die deutsche Wirtschaft konnte von den Fernsprecheinrichtungen im Jahre 1925 einen viel größeren Gebrauch machen — und hat ihn auch gemacht — als im Jahre 1913. Daß hierfür von der Wirtschaft im Gesamtbetrage ein entsprechend höheres Entgelt an die Post zu leisten war, bedarf keiner weiteren Ausführung.

Nimmt man als mittlere Schätzung — es handelt sich hierbei immer nur um Schätzungen — für 1913 ein Volkseinkommen von rund 42 Milliarden ℳ (Helfferich) und für 1925 ein solches von rund 46 Milliarden ℛℳ (Böß) an, so ergibt sich eine Posteinnahme von 14,3 ℳ pro Kopf der Bevölkerung im Jahre 1913 und von 27,5 ℛℳ im Jahre 1925.

Hiernach hat jeder Reichsangehörige für Post-, Telegraphen- und Fernsprechgebühren im Jahre 1913 rund 2,25 v H, im Jahre 1925 rund 3,7 v H seines Einkommens aufzuwenden gehabt, mit anderen Worten: die Belastung des Volkseinkommens durch die Post-, Telegraphen- und Fernsprechgebühren hat nicht, wie behauptet wird, um das 3,3fache, sondern nur um das 1,6fache zugenommen. Diese Zunahme findet aber ihre Erklärung und Begründung in der eben erwähnten Tatsache der vermehrten Schaffung von Fernsprecheinrichtungen und der Zunahme der Teilnehmerzahl und der Gespräche. Diese

Tatsachen dürfen bei der Beurteilung jener Behauptung nicht außer acht gelassen werden.

Gewiß hat die Deutsche Reichspost zahlreiche Einnahmequellen; aber diese fließen nicht in Strömen, sondern meist nur tropfenweise. Infolgedessen muß die Reichspost wie wohl keine andere Verwaltung mit den Pfennigen rechnen. Bei Tarifänderungen werden bei dem Massenverkehr der Reichspost aus den Pfennigen im Einzelfall im Gesamtergebnis häufig viele Millionen. So haben z. B. die Ende 1924 vorgenommenen Tarifherabsetzungen, die für die Sendungen im einzelnen verhältnismäßig nur gering waren, einen Einnahmeausfall von jährlich 120 Millionen *RM* verursacht.

Es muß gesagt werden, daß die Post im Interesse der allgemeinen Wirtschaft mit der Herabsetzung der Gebührentarife bereits seit langer Zeit und unter schweren finanziellen Opfern in vorbildlicher Weise vorangegangen ist. Demgegenüber haben sich in der gleichen Zeit fast alle Preiskurven der allgemeinen Wirtschaft nicht nur nicht gesenkt, sondern aufwärts bewegt. Besonders haben fast alle Verkehrsinstitute ihre Tarife erhöht.

Eine weitere Herabsetzung der Tarife konnte bisher nicht in Frage kommen. Trotz ihrer gespannten Finanzlage hat die Reichspost anderseits von einer Gebührenerhöhung, besonders von einer Erhöhung der Brief- und Postkartengebühren, bis jetzt abgesehen. Dies ließ sich nur durch wirtschaftlichstes Arbeiten auf allen Gebieten sowie dadurch erreichen, daß die Kosten für die Anlagevermehrung in ausschlaggebender Weise auf Anleihe genommen wurden. Für den Entschluß der Deutschen Reichspost, keine Gebührenerhöhung vorzunehmen, war unter anderem auch die schlechte Lage der allgemeinen Wirtschaft maßgebend.

Wenn aber verlangt wird, daß die Deutsche Reichspost auf der einen Seite die Gebühren ermäßigen, auf der anderen Seite zur Herabminderung der Steuerlasten hohe Überschüsse erarbeiten, dabei aber ihren Verkehrs- und Betriebsapparat fortgesetzt verbessern soll, so ist dies eine Verkennung der Leistungsfähigkeit der Reichspost und eine wirtschaftliche Unmöglichkeit.

Zu I bis V

Vergegenwärtigt man sich die Aufgaben und Leistungen der deutschen Post und Telegraphie in einem Gesamtüberblick, so erkennt man ohne weiteres,

daß die Reichspost eine vorwiegend Wirtschaftszwecken dienende gemeinnützige Einrichtung ist,

daß ohne sie eine geregelte allgemeine wirtschaftliche Tätigkeit, ein richtiges Sichauswirken der wirtschaftlichen Kräfte nicht denkbar ist,

daß mithin die Reichspost als wesentlicher Bestandteil mitten in die Volks- und Weltwirtschaft hineingestellt ist, ganz gleich, ob es sich um Groß- oder Kleinwirtschaft handelt,

daß infolgedessen die Reichspost von der Entwicklung der allgemeinen Wirtschaft durchaus abhängig ist und alle Schwankungen der allgemeinen Wirtschaftslage mitmachen muß; sie ist somit ein äußerst empfindlicher Wirtschaftsbarometer.

Die Reichspost steht im Dienste der Volksgesamtheit und jedes einzelnen Volksgenossen; sie kennt keine Abgrenzung ihres Kundenkreises. Sie ist ihrem Wesen nach unpolitisch und ist auch räumlich an keine politischen Grenzpfähle gebunden. Sie unterhält ein engmaschiges, auf das gesamte Reichsgebiet bis in die kleinsten Ortschaften sich ausbreitendes Verkehrsnetz und dehnt ihr Tätigkeitsfeld immer mehr über die Grenzen des Landes hinaus auf den ganzen bewohnten Erdkreis aus. Hier wirkt sich in großartiger Weise das geopolitische Gesetz der wachsenden Räume aus.

Die verschiedenartigsten Verkehrswege, wie sie auch die Reichspost mitschafft, namentlich die Linien der Schnellnachrichtenvermittlung, bringen die einzelnen Landesteile, ja ganze Erdteile einander nahe.

Die binnenwirtschaftliche und weltwirtschaftliche Verflechtung der einzelnen Gegenden wird durch den alle Verhältnisse umfassenden Verkehr der Reichspost in jeder Weise besonders gefördert. Verkehrszahlen darüber anzugeben, wie stark sich die wirtschaftlichen Beziehungen raumwirtschaftlich verflochtener Landes- und Erdteile im Verkehr der Reichspost auswirken und auf welche Wirtschaftszweige sie sich im einzelnen erstrecken, ist zur Zeit nicht angängig, da die Reichspost keine oder wenigstens nur ganz geringe Unterlagen besitzt, die Auskunft geben könnten über den Inhalt der ihr zur Beförderung übergebenen Nachrichten und Sendungen. Es wird vielleicht die Aufgabe künftiger Statistiken sein, hierüber Aufschlüsse zu bringen, so schwer, ja unmöglich dies gegenwärtig noch erscheinen mag.

Die Reichspost hat aber auch beinahe die Zeit überwunden; es sei hier nur hingewiesen auf die Fortschritte auf dem Gebiete des Funkwesens und der Bildtelegraphie.

Wenn die Geopolitiker in weltpolitischer Hinsicht von einem globalen Zeitalter sprechen, so treffen ihre Gedankengänge in verkehrspolitischer Beziehung voll und ganz auch den Wirkungskreis der Reichspost.

C. Die neuzeitlichen Wirtschaftsbestrebungen der Deutschen Reichspost.

Der Deutschen Reichspost wurden durch das Reichspostfinanzgesetz zwei Aufgaben besonderer Art gestellt.

Einmal, die eigene Verkehrs-, Wirtschafts- und Finanzgebarung nach kaufmännisch-wirtschaftlichen Grundsätzen umzustellen, um auf diese Weise die größtmögliche, dem Privatbetrieb bis zu einem gewissen Grade nachgebildete Bewegungsfreiheit und Beweglichkeit zu schaffen, und dann,

als selbständiges Glied der allgemeinen Volkswirtschaft sich in diese mehr als zuvor einzugliedern.

Zwei Aufgaben von außerordentlicher Wichtigkeit und Schwere!

Die Reichspost mußte ihre Rechnungsführung so einrichten, daß die Ergebnisse als Unterlagen für eine kaufmännische Bilanz und eine kaufmännische Gewinn- und Verlustrechnung zu benutzen sind, dabei muß aber auch (wie bisher) nach der Reichshaushaltsordnung kameralistisch Rechnung gelegt werden.

Diese formelle Umstellung, die eine bisher bei keiner Reichsverwaltung durchgeführte Vereinigung kaufmännischer und kameralistischer Grundsätze bedeutet, ist vom 1. April 1925 an im großen und ganzen erfolgreich beendet gewesen.

Es war nunmehr ein unabweisbares Gebot gesunder organischer Fortentwicklung, weitere Folgerungen aus dem Reichspostfinanzgesetz zu ziehen.

Vor ungefähr $1^3/_4$ Jahren wurden vom Herrn Reichspostminister Dr. Stingl programmatische Grundsätze für die Wirtschaftspolitik aufgestellt; ihre Durchführung ist seitdem im Gange.

Die Hauptleitsätze dieser neuzeitlichen Wirtschaftspolitik sind kurz folgende.

a) Modernisierung von Betrieb und Verwaltung, d. h. weitgehende und großzügige

Anpassung des Geistes und der Einrichtungen der Deutschen Reichspost an die Forderungen der Neuzeit.

b) Engste Zusammenarbeit zwischen der Deutschen Reichspost und der allgemeinen Wirtschaft. Die gegenseitigen Wirtschaftsbelange und Bedürfnisse sollen erkundet und nach Möglichkeit aus- und abgeglichen werden.

c) Durchdringung des Personals der Deutschen Reichspost mit zeitgemäßem Wirtschaftsgeist und Wirtschaftsverständnis. Beseitigung der Auswüchse des Bürokratismus in grundsätzlicher Auffassung wie in äußerer Form. Los vom Schema! »Keine Regierung vom grünen Tisch!«

d) Vervollkommnung der Betriebsarten, Betriebsformen und Betriebseinrichtungen der Deutschen Reichspost, wie sie bedingt ist durch das Gebot der Wirtschaftlichkeit und die überaus engen Beziehungen zwischen Reichspost und ihrem Kundenkreis. Großzügiger Ausbau aller Verkehrseinrichtungen und Schaffung aller nur irgend möglichen und finanziell tragbaren Verkehrserleichterungen. Aufstellung eines weitschauenden Wirtschafts- und Verkehrsprogramms.

e) Größte Wirtschaftlichkeit auf allen Gebieten von Verwaltung und Betrieb. Der Grundsatz »Mit geringstem Aufwand ist der bestmöglichste Erfolg anzustreben« hat die Richtschnur zu bilden. Es gilt, die verschiedenartigen Bedürfnisse nach ihrer wirtschaftlichen Seite und nach einheitlichen Gesichtspunkten festzustellen. Die Verhältnisse und die auftretenden Probleme sind nicht nur vom reinen Finanzstandpunkt aus zu beurteilen. Es ist vielmehr von einer höheren Warte aus zu versuchen, die Beziehungen und Zusammenhänge zwischen Reichspost und allgemeiner Wirtschaft sowie zwischen den einzelnen Dienstzweigen der Reichspost zusammenfassend zu erkennen und nach dem Grundsatz wohlüberlegter wirtschaftlich-kaufmännischer Realpolitik auszuwerten.

Dieses Programm mußte in die Praxis umgesetzt werden. Dies konnte nicht allein auf dem bürokratischen Wege von Verfügungen und Erlassen geschehen, sondern es mußte eine Organisation geschaffen werden, die eine persönliche Einwirkung auf das Personal und die Einrichtungen der Post ermöglichte und sicherstellte und gleichzeitig eine enge Fühlung mit der allgemeinen Wirtschaft aufnahm. Es wurden 46 Wirtschaftsreferate bei den Bezirksbehörden und eine Wirtschaftsabteilung im Reichspostministerium eingerichtet.

Es handelt sich hierbei nicht um eine Aufblähung oder Überorganisation, denn das den genannten Stellen zugeteilte Personal wurde dem vorhandenen Bestande entnommen. Eine Neueinstellung von Arbeitskräften ist bei keiner Stelle erfolgt; es hat nur eine gewisse Umschichtung vorgenommen werden müssen. Die Reichspost hat geeignetes Personal in ausreichendem Maße.

Es galt zunächst, einen Resonanzboden für die neuen Gedanken innerhalb der Masse des Postpersonals zu schaffen. Man war sich von vornherein darüber im klaren, daß die Durchführung der neuen Wirtschaftsbestrebungen nur dann möglich ist, wenn das Personal hinter der Verwaltung steht, das nötige Verständnis dafür aufbringt und die erforderliche Mitarbeit leistet. Es wurde infolgedessen eine systematische Wirtschaftsschulung des Personals eingeleitet.

Es wird wöchentlich im Reichspostministerium von der Wirtschaftsabteilung ein Bericht zusammengestellt, der über die Lage der allgemeinen Wirtschaft Auskunft gibt. Diese Berichte sind in kurzen Fristen Gegenstand einer Besprechung, die, wenn irgend möglich, vom Minister persönlich geleitet wird. Die Berichte werden durch die Deutsche Verkehrszeitung veröffentlicht und bei den Oberpostdirektionen ebenfalls in einer tunlichst vom Präsidenten geleiteten Besprechung einem möglichst großen Kreise von Beamten zur Kenntnis gebracht. Auch die übrige Beamtenschaft soll über Wirtschaftsfragen allgemeiner Art gelegentlich ins Bild gesetzt werden. Die Lage der allgemeinen Wirtschaft in dem betreffenden Oberpostdirektionsbezirk und in den einzelnen Orten soll dabei in erster Linie zum Gegenstand der Erörterung gemacht werden. Der wirtschaftlichen Fortbildung dienen auch geeignete Lichtbildvorführungen. Die Oberpostdirektionen haben Mittel erhalten zur Beschaffung von moderner Wirtschaftsliteratur. Bei den Verwaltungsakademien in Berlin und München werden halbjährlich post- und telegraphenwissenschaftliche Wochen abgehalten; in zahlreichen anderen Orten sind durch die örtlichen Verwaltungsakademien besondere Kurse für das Postpersonal eingerichtet worden. Bei der Auswahl der Vorträge sollen die Wirtschaftsverhältnisse in den Vordergrund gestellt werden.

Es wird besonderer Wert darauf gelegt, daß die Personalorganisationen der Reichspost die neuzeitlichen Wirtschaftsbestrebungen der Verwaltung tatkräftig unterstützen. Aus dieser Erwägung heraus wurden im April 1926 die Beamten- usw. Verbände zu einer besonderen Tagung in das Reichspostministerium berufen; auf ihr wurden alle Fragen von Bedeutung behandelt.

In Verbindung mit diesen Maßnahmen wird engste Zusammenarbeit mit der Wirtschaft herbeizuführen versucht durch wechselseitige Besichtigungen von Betrieben, Arbeits- und Dienststellen, Aussprachen mit Wirtschaftsvertretern aller Gattungen, Austausch von Veröffentlichungen, Entgegennahme und Prüfung von Beschwerden und Wünschen usw.

Zur unmittelbaren Unterrichtung der allgemeinen Wirtschaft und des Kundenkreises über die jeweils im Vordergrund stehenden Fragen aus den verschiedensten Gebieten des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens wurden bisher zwei Postwirtschaftstagungen im Reichspostministerium abgehalten. Mit der Presse wurde mit Erfolg eine besonders enge Fühlungnahme herbeigeführt, weil wir anstreben, daß in erster Linie gerade auch die Presse unterrichtet ist über die Pläne und Absichten der Reichspost sowie über einzelne Dienstvorgänge. Denn nur so kann die Presse in die Lage versetzt werden, das Publikum über Postverhältnisse hinreichend aufzuklären.

Es werden in großem Umfange regelmäßige Veröffentlichungen herausgegeben, so z. B. der Jahres-Geschäftsbericht, die Monatsberichte über die jeweilige Verkehrs- und Wirtschaftslage der Reichspost, die Halbjahresbilanzen usw. Diese Veröffentlichungen gehen allen in Betracht kommenden Stellen zu: dem Reichstag, dem Reichsrat, den zentralen Wirtschaftsorganisationen, einem großen Kreis von Behörden sowie den Hochschulen. Die in Verbindung mit dem Reichspostministerium wöchentlich einmal erscheinenden »Verkehrsnachrichten für Post und Telegraphie« werden seit November 1925 den Wirtschaftsorganisationen sowie größeren politischen Tageszeitungen kostenfrei geliefert. Zweck dieser Veröffentlichungen ist, weiteste Kreise über die wirtschafts- und verkehrspolitischen Maßnahmen der Deutschen Reichspost fortlaufend und zuverlässig zu unterrichten. Es sollen auf diese Weise auch die vielfach noch über die Reichspost be-

stehenden Unklarheiten und Mißverständnisse nach Möglichkeit beseitigt werden.

Die Frage, ob sich die Wirtschaftsstellen bewährt und ob sie bereits Erfolge gezeitigt haben, kann mit einem bestimmten Ja beantwortet werden. Es ist bereits ein wirtschaftlicheres Denken des Personals bemerkbar; dies zeigt sich in zahlreichen Vorschlägen und Anregungen aus den Kreisen des Personals in unmittelbaren Eingaben, in der Fachpresse und gelegentlich der Wirtschaftsbesprechungen. Das Personal hat sich, wie gern festgestellt sei, in hingebender Weise bemüht, den neuen Gedanken Eingang zu verschaffen. Die Mitarbeit der Organisationen ist besonders hervorzuheben. Schon das Bestehen der Wirtschaftsstellen war geeignet, Einfluß auszuüben auf die gesamte Wirtschaftsauffassung und Wirtschaftsgebarung. Geldlich lassen sich die Erfolge häufig gar nicht fassen und messen; Tatsache ist jedoch, daß bereits eine stattliche Reihe von Millionen Reichsmark herausgewirtschaftet worden ist. Es muß aber nochmals betont werden, daß die Erzielung von Ersparnissen nicht das einzige und letzte Ziel der Bestrebungen ist, sondern die Pflege einer gesunden, weitblickenden Wirtschaftlichkeit. In der Praxis ist bekanntlich die letztere häufig weit schwerer durchzuführen als rücksichtslose Sparsamkeit! Allgemeine Wirtschaft und Verwaltungsrat haben die von der Reichspost in die Wege geleiteten Neuerungen anerkannt und unterstützt. Die Beziehungen zur allgemeinen Wirtschaft und zur Presse besserten sich (Wegfall zahlreicher Beschwerden, Verminderung des Schriftverkehrs und Vereinfachung der Betriebs- und Verkehrsabwicklung). Das Ansehen der Verwaltung und des Personals in der Öffentlichkeit hat sich gehoben, besonders in den Wirtschaftskreisen, die mit der Reichspost näher verkehren müssen; dies geht aus Handelskammerberichten, aus Mitteilungen der Handelspresse und aus Äußerungen von Wirtschaftsführern hervor. Bemerkenswert ist, daß gerade aus diesen Wirtschaftskreisen wiederholt die Anregung gegeben wurde, nach dem Vorbild der Reichspost auch bei andern Behörden besondere Wirtschaftsstellen einzurichten. Die ausländischen Post- und Telegraphenverwaltungen wenden dem neuzeitlichen Vorgehen der Reichspost in steigendem Maße ihre Aufmerksamkeit zu.

Bei dieser Sachlage hat die Leitung der Deutschen Reichspost aus der Praxis und aus der Erfahrung heraus immer mehr die Überzeugung gewonnen, daß der von ihr eingeschlagene Weg der richtige ist. Sie wird daher ihr Wirtschaftsprogramm auch künftig weiter durchführen und praktisch ausbauen zum Wohle von Verkehr und von Volks- und Weltwirtschaft.

Der Fernsprechverkehr Deutschlands mit dem Auslande[1]).

Von Ministerialamtmann A. Zimmer, Berlin.

(Schluß).

II. Die Gegenwart.

Wenn sich auch bereits vor 1925 Bestrebungen zur Vereinheitlichung der Bestimmungen über den Fernsprechbetrieb mit dem Ausland und über die Abrechnung zwischen den beteiligten Verwaltungen erkennen lassen, so bringt doch die Vollzugsordnung von 1925 (vgl. Heft 1 S. 5) in Verbindung mit den 17 Abkommen, die im Abschnitt I erwähnt worden sind, einen Fortschritt, der alle Erfolge der vorangehenden Bestrebungen hinter sich läßt. Einige Fragen konnten jedoch auch 1925 noch nicht völlig einheitlich geklärt werden. Diese werden, um einen Überblick über den gegenwärtigen Stand zu geben, einzeln zu behandeln sein, wobei die Reihenfolge der Abschnitte A bis T im Kapitel XXIV »Fernsprechdienst« (Artikel 71) der Vollzugsordnung innegehalten werden soll. Es werden also hierbei nur die Fragen behandelt werden, die durch die Vollzugsordnung nicht allgemein verbindlich beantwortet werden, die vielmehr besondere Vereinbarungen, eben jene 17 Abkommen, zwischen den beteiligten Verwaltungen erfordern.

Abschnitt A. Zwischenstaatliches Netz.

Hier handelt es sich im § 5 (2) darum, den zwischenstaatlichen Gesprächsverbindungen, die über Nachrichtenanlagen ausgeführt werden, die der Landesgrenze nahegelegene Ortsnetze miteinander verbinden, den Vorrang vor den Gesprächsverbindungen gleicher Gattung des inneren Verkehrs zu versagen. Mit allen unmittelbar an Deutschland angrenzenden Ländern konnte Deutschland vereinbaren, daß auf das Recht, diesen Vorrang zu versagen, durchweg verzichtet wurde.

Abschnitt B. Dauer des Dienstes.

Ohne besondere Vereinbarungen.

Abschnitt C. Verzeichnis der Teilnehmer und der öffentlichen Sprechstellen (Amtliches Fernsprechbuch).

Nach § 4 dieses Abschnitts waren Vereinbarungen über den Verkauf fremder amtlicher Fernsprechbücher an jedermann zu treffen. Es ist gelungen, hierüber fast völlige Einheitlichkeit zu erzielen. In Deutschland ist für den Verkehr mit jedem einzelnen Lande ein bestimmtes Verkehrsamt (am Sitze der Abrechnungs-Oberpostdirektion für das betreffende Land) damit beauftragt worden, den Schriftwechsel über die Bestellung fremder und die Abgabe deutscher Fernsprechbücher zu führen. Der Preis für ein fremdes Buch wird dabei von einer Dienststelle des fremden Landes unmittelbar dem deutschen Besteller mitgeteilt; diese Dienststelle übersendet dem Besteller das Buch unmittelbar als Brief oder Postpaket, sobald sie den Betrag dafür von ihm erhalten hat. Nur im Verkehr mit England und Polen mußten abweichende Vereinbarungen getroffen werden. Den Bezug englischer Bücher vermittelt die Oberpostdirektion in Düsseldorf, den Bezug polnischer Bücher die Oberpostdirektion in Breslau.

Abschnitt D. Gewöhnliche Privatgespräche.

Besondere Vereinbarungen waren hierzu nicht erforderlich.

Abschnitt E. Dringende Privatgespräche.

Die im § 1 vorgesehene Zulassung dringender Privatgespräche gegen das Dreifache der Gebühr für ein in die gleiche Verkehrszeit (Zeitraum des starken und schwachen Verkehrs — siehe Abschnitt K —) fallendes gewöhnliches Privatgespräch konnte mit allen Ländern außer England, das auch in seinem inneren Verkehr dringende Gespräche nicht kennt, vereinbart werden.

[1]) Stand: Anfang November 1926.

Abschnitt F. Blitzgespräche.

Die Zulassung von Blitzgesprächen nach F § 1 ist mit 11 Ländern vereinbart worden; im Verkehr mit Belgien, Frankreich, der Schweiz, Norwegen, Polen und England sind Blitzgespräche nicht zulässig, doch ist anzunehmen, daß sie im Verkehr mit den ersten beiden Ländern, vielleicht auch mit der Schweiz und mit Polen, in absehbarer Zeit eingeführt werden. Leider sind im Verkehr Deutschlands mit den 11 Ländern verschieden hohe Gebühren für Blitzgespräche (§ 3) eingeführt worden; im Verkehr mit 9 Ländern kostet ein Blitzgespräch das Zehnfache der Gebühr für ein in die gleiche Verkehrszeit fallendes gewöhnliches Privatgespräch, im Verkehr mit 2 Ländern (Dänemark und Schweden) jedoch das Zwanzigfache.

Abschnitt G. Staatsgespräche.

§ 1 dieses Abschnitts sieht die Zulassung gewöhnlicher und dringender Staatsgespräche allgemein vor. Ausnahmen davon sind jedoch vereinbart worden für den Verkehr mit Danzig, Österreich und Tschechoslowakei, wo nur dringende und mit England, wo nur gewöhnliche Staatsgespräche zugelassen werden.

Abschnitt H. Monatsgespräche.

Nach § 1 (1) dieses Abschnitts sind Monatsgespräche in der verkehrsschwachen Zeit im Verkehr mit allen 17 Ländern vereinbart worden; Monatsgespräche in der verkehrsstarken Zeit sind dagegen nur im Verkehr mit 6 Ländern (Dänemark, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Schweden, Schweiz) zulässig. Nach § 1 (4) ist für ein Monatsgespräch in der verkehrsschwachen Zeit die Hälfte der Gebühreneinheit, für ein Monatsgespräch in der verkehrsstarken Zeit das Dreifache davon zu entrichten. Eine weitere Vereinbarung mit den ersten 5 der genannten 6 Länder geht dahin, daß Monatsgespräche in der verkehrsstarken Zeit auf Wunsch des Anmelders allgemein an Sonn- und Feiertagen ausfallen können; alsdann wird die Monatsgebühr nicht nach einer mittleren Monatsdauer von 30 Tagen, sondern nur nach 25 Tagen berechnet. Zu § 3 wurde von Deutschland mit allen 17 Ländern vereinbart, daß in der verkehrsschwachen Zeit Monatsgespräche von längerer Dauer als 6 Minuten von den Ämtern zugelassen werden können, wenn die Belastung der zu benutzenden Leitungen dies zuläßt.

Abschnitt J. Dienstgespräche.

Hierzu waren besondere Vereinbarungen nicht erforderlich.

Abschnitt K. Festsetzung und Erhebung der Gebühren.

Zu § 6 dieses Abschnitts sind als verkehrsschwache Zeit allgemein die Stunden von 9 Uhr nachmittags (21 Uhr) bis 8 Uhr vormittags vereinbart worden; nur im Verkehr Deutschlands mit England und den Niederlanden wurde der Beginn der verkehrsschwachen Zeit auf 7 Uhr nachmittags (19 Uhr) festgesetzt. Hierbei wird stets die gesetzliche Zeit des Abgangslandes zugrunde gelegt; in Deutschland also die mitteleuropäische, in Frankreich und England die Greenwicher, in den Niederlanden die Amsterdamer Zeit. Gilt in einem Lande während des Sommers eine besondere Sommerzeit als gesetzliche Zeit, so wird diese zugrunde gelegt. Alsdann beginnt die verkehrsschwache Zeit im Sommer zu einer anderen Stunde als im Winter, wenn man die mitteleuropäische Zeit zum Vergleich heranzieht. Bei Monatsgesprächen gilt das Land als Abgangsland, in dem das Monatsgespräch angemeldet worden ist.

Die in demselben Paragraphen vorgesehene Ermäßigung der Gebühreneinheit für die verkehrsschwache Zeit ist von Deutschland mit allen Ländern außer Lettland und Litauen vereinbart und auf $^3/_5$ der Sätze der verkehrsstarken Zeit festgesetzt worden; als verkehrsstarke Zeit gelten alle nicht zur verkehrsschwachen Zeit gehörenden Stunden.

Die Festsetzung der Endgebühren sowie der Durchgangsgebühren und der nach § 2 daraus zu bildenden Gesamtgebühren sowie die Einteilung der Länder in Zonen — § 3 (1) — sollen am Schluß besonders behandelt werden. Die hierüber zu treffenden Vereinbarungen werden wohl auch dann noch nötig sein, wenn es einst gelingen wird, in allen anderen Fragen völlige Einheitlichkeit zu erreichen.

Abschnitt L. Fälligkeit der Gebühren. — Dauer der Gespräche.

Nach § 1 (3) dieses Abschnitts ist zwischen Deutschland und allen unmittelbar angrenzenden Ländern vereinbart worden, welche Sprechbeziehungen zum Verkehr zwischen Ortsnetzen nahe der Landesgrenze zu zählen sind. Diese Vereinbarungen sind deshalb sehr wichtig, weil bei diesen Sprechbeziehungen, kurz Grenzverkehr genannt, die Sprechdauer stets nach unteilbaren Einheiten von drei Minuten und nicht, wie im übrigen Verkehr, von der vierten Minute an nach Einzelminuten berechnet wird. Es ist gelungen, in dieser Frage wenn auch nicht vollständige Einheitlichkeit, so doch weitgehende Übereinstimmung zu erzielen. Hiernach gilt als Grenzverkehr im allgemeinen der Verkehr zwischen Ortsnetzen, die nicht mehr als 50 km in der Luftlinie voneinander entfernt sind. Bei einer solchen Entfernung bis zu 25 km werden zumeist 0,60 Goldfrank, bei mehr als 25 bis zu 50 km 1,20 Goldfrank als abrechnungsfreie Gesamtgebühr erhoben. Näheres zeigen die Gebührenübersichten am Schluß.

Zu § 8 (2) und (3) des Abschnitts L ist über die Nichtbeantwortung von Anrufen durch die Teilnehmer mit 14 der 17 Länder folgendes vereinbart worden:

> »Wenn der Anmelder nicht antwortet, wird die Gebühr für eine Gesprächseinheit der verlangten Gattung erhoben; wenn der Verlangte nicht antwortet, wird keine Gebühr erhoben.
>
> Wenn der Anmelder oder der Verlangte, nachdem er auf den vorläufigen Anruf geantwortet hat, auf den endgültigen Anruf nicht antwortet, wird diese Nichtantwort einer Verweigerung gleichgeachtet. In diesem Falle wird die Gebühr für ein Dreiminutengespräch der verlangten Gattung erhoben.«

Im Verkehr mit Dänemark und Schweden gilt nur der erste dieser beiden Absätze; im Verkehr mit England wird keine Sondergebühr erhoben, wenn der Anmelder oder der Verlangte nicht antwortet.

Abschnitt M. Gesprächsanmeldungen.

Eine Beschränkung der Zahl der Gespräche, die eine Person für dasselbe Ortsnetz anmelden darf, ist nach § 3 dieses Abschnitts lediglich mit England vereinbart worden; die Zahl der Anmeldungen ist auf eine beschränkt worden.

Abschnitt N. Xp-Gespräche und V-Gespräche.

Xp-Gespräche sind im Verkehr Deutschlands mit allen Ländern außer mit England und der Schweiz vereinbart worden. V-Gespräche können mit allen Ländern, ausgenommen England, geführt werden.

Abschnitt O. Herstellung und Trennung der Gesprächsverbindungen.

Zu § 2 (3) und § 4 (5) ist zwischen Deutschland und den

anderen Ländern, außer England, folgendes vereinbart worden:

»Wenn der Verkehr genügend stark ist, sollen die Gesprächsanmeldungen zwischen den Grenzausgangsanstalten derart ausgetauscht werden, daß bei jeder der beiden Anstalten, abgesehen von dem im Gange befindlichen Gespräch, wenigstens zwei Gesprächsanmeldungen der ankommenden Richtung vorliegen.

In Zeiten der Verkehrsanhäufung wird jede zwischenstaatliche Nachrichtenanlage für den Weitverkehr möglichst von je einer besonderen Beamtin bedient.«

Abschnitt P. Absetzen und Erstatten von Gebühren.

Ohne besondere Vereinbarungen.

Abschnitt Q. Abrechnung.

Von den 17 neuen Abkommen enthält lediglich das deutsch-englische Angaben über die Abrechnung, weil es sich in diesem Falle um das erste Abkommen zwischen diesen beiden Ländern handelt.

Abschnitt R. Aufbewahrung der Fernsprechbelege. — S. Zwischenstaatlicher beratender Ausschuß für den Fernsprechweitverkehr. — T. Allgemeine Bestimmungen.

Hierzu sind keine besonderen Vereinbarungen getroffen worden.

Es folgen nunmehr die Vereinbarungen über die Zonenbildung und über die Festsetzung der Gesamtgebühren.

A. Zonenbildung.

[Zu Abschnitt K § 3 (1) und (3).]

a. In Deutschland.

Bei der Bildung von Zonen in Deutschland kann man 3 Arten unterscheiden.

1. Zonen, die sich kreisbogenförmig um einen festen Punkt (den Grenzübergangspunkt oder Ausgangspunkt eines nach dem Ausland führenden Kabels usw.) legen. Hierbei wird im Verkehr mit 9 Ländern (Dänemark, Danzig, England, Lettland, Litauen, Luxemburg, Norwegen, Polen und Schweden) das Taxquadratverfahren zugrunde gelegt. Die deutschen Zonen sind hierbei stets 100 km tief. Daneben besteht ein besonderer Grenz- oder Nahverkehr in folgenden Fällen: Im Verkehr mit Dänemark von einer festen Grenzzone aus, die nach Süden durch eine Linie von Eckernförde–Friedrichstadt–Eidermündung begrenzt wird. — Zwischen Danzig und Ostpreußen besteht Grenzverkehr bis zu 5, 15, 25 und 50 km Entfernung zwischen den Sprechorten. — Zwischen Litauen und Ostpreußen werden die Entfernungen von Ort zu Ort gemessen und nach Entfernungsstufen bis zu 10, 25, 50, 100, 200, 300 und über 300 km gegliedert. — Mit Luxemburg besteht ein Grenzverkehr mit den Entfernungsstufen von 25 und 50 km; erstere wird von Ort zu Ort, letztere wie die Stufen des Weitverkehrs zwischen Luxemburg Stadt und dem deutschen Sprechort gemessen. — Im Verkehr mit Polnisch Oberschlesien besteht ein Grenzverkehr mit den Entfernungsstufen von 5, 15, 25, 50 und über 50 km unter Beschränkung auf Gebiete von je 50 km Tiefe beiderseits der Grenze. Die Entfernungen werden von Ort zu Ort gemessen.

Im Verkehr mit Italien wird nicht das Taxquadratverfahren für die Zonenbildung in Deutschland angewendet, sondern es werden um Brescia auf einer geeigneten Karte Kreise mit dem Zirkel geschlagen. Der Radius für die erste Zone ist 330 km lang, der jeder weiteren Zone je 100 km länger. Der Oberpostdirektion in Frankfurt (Main) liegt die Einreihung der einzelnen Orte in diese Zonen ob.

2. Zonen, die fest umgrenzte Gebiete umfassen. Als Grenzen werden besonders Flußläufe oder Eisenbahnlinien benutzt. Diese Zonenbildung besteht im Verkehr Deutschlands mit den 3 Ländern Belgien, Frankreich und den Niederlanden. Im Verkehr mit Belgien gehören zur Zone 1 die Ämter zwischen der deutsch-belgischen Grenze und dem Rhein von der holländischen Grenze bei Emmerich bis Koblenz und von da westlich der Eisenbahnstrecke Koblenz–Trier–deutsch-luxemburgische Grenze. Zur Zone 2 gehören die Ämter östlich der Zone 1 bis zu einer Linie von Gronau (an der holländischen Grenze) über Münster (Westf.)–Soest–Marburg–Gießen–Frankfurt (Main)–Darmstadt–Mannheim–Karlsruhe (Baden) und von da nach der deutsch-französischen Grenze in der Richtung nach Wörth. Zur Zone 3 gehören die Ämter östlich von Zone 2 bis zu einer Linie von Wilhelmshaven–Bremen–Hannover–Nordhausen–Erfurt–Nürnberg bis Lindau am Bodensee. Zur Zone 4 gehören die Ämter östlich von Zone 3 bis zu einer Linie von Wismar–Berlin–Cottbus–Görlitz bis zur deutsch-tschechoslowakischen Grenze. Zur Zone 5 gehören die übrigen deutschen Ämter. Die an den Grenzlinien usw. gelegenen Orte gehören stets mit zur niederen Zone. Grenzverkehr besteht zwischen den in der Luftlinie nicht mehr als 30 km voneinander entfernten Sprechorten. — Im Verkehr mit Frankreich bestehen folgende 4 feste Zonen: Zone 1 mit den Ämtern im Regierungsbezirk Trier (einschließlich Birkenfeld), in der bayrischen Pfalz, in Baden und Württemberg, ausgenommen die Teile nördlich und nordöstlich einer Linie von Mannheim über Stuttgart nach Singen (Hohentwiel) bis zur deutsch-schweizerischen Grenze. Zone 2 mit den Ämtern, die zwischen der östlichen Grenzlinie der Zone 1 und einer von Gronau über Paderborn–Cassel–Meiningen–Bamberg–Nürnberg–Ingolstadt–München und von da unmittelbar nach Süden bis zur österreichischen Landesgrenze gehenden Linie liegen. Östlich davon schließt sich Zone 3 an, die bis zu einer von Wismar (Ostsee) über Berlin nach Görlitz und von da nach Süden bis zur tschechoslowakischen Landesgrenze gehenden Linie reicht. Zone 4 mit den übrigen deutschen Ämtern. Grenzverkehr wie bei Belgien. — Im Verkehr mit den Niederlanden bildet Deutschland ebenfalls 4 feste Zonen, und zwar Zone 1 mit den Ämtern in den Oberpostdirektionsbezirken Aachen, Dortmund, Düsseldorf, Köln, Münster (Westf.) und Oldenburg (Oldb.). Zone 2 mit den Ämtern östlich von Zone 1 bis zur Eisenbahn Wismar–Schwerin (Mecklb.)–Ludwigslust–Wittenberge–Stendal–Magdeburg–Sangerhausen–Erfurt–Neudietendorf–Grimmenthal–Schweinfurt–Würzburg–Heilbronn–Stuttgart–Eutingen–Hausach, von da bis zu einer über Schweighausen, Kenzingen, Sasbach bis Colmar (Els.) gehenden Linie. Zone 3 mit den Ämtern östlich von Zone 2 bis zur Eisenbahn Cammin–Stettin–Cüstrin–Frankfurt (Oder)–Cottbus–Senftenberg–Kamenz–Pirna (Tetschen)–Pilsen–Eisenstein–Plattling–Landshut–München–Immenstadt–Lindau. Zone 4 mit den übrigen deutschen Ämtern. Grenzverkehr wie bei Belgien, jedoch 50 km Entfernung.

3. Im Verkehr mit den restlichen 4 Ländern Österreich, der Schweiz, der Tschechoslowakei und Ungarn bildet

Deutschland keine besondere Zonen; die Gebühren werden hier vielmehr nach den Luftlinienentfernungen zwischen den Sprechorten bemessen. Bei der Bestimmung der Entfernungen wird das Taxquadratverfahren angewendet. Im Verkehr mit Ungarn wird dabei stets die Entfernung ab Budapest berechnet; für andere ungarische Orte erhebt Ungarn einen Zuschlag zu der so gefundenen Gebühr.

b. Zonenbildung in den anderen Ländern.

Belgien bildet 3 Zonen nach Provinzgruppen; Grenzverkehr wie unter a. — Dänemark bildet zwei Zonen; die erste liegt südlich, die zweite nördlich einer Linie Skjern–Horsens–Kjoge; die Grenzzone umfaßt die Orte südlich der Linie Hadersleben–Ribe (in Jütland). — Im Verkehr Danzig–Deutschland werden die Gebühren nach Entfernungen zwischen den Sprechorten bemessen; bei mehr als 100 km gilt Danzig Stadt als Ausgangspunkt. — England bildet Zonen nach Grafschaftsgruppen. — Frankreich bildet 3 Zonen nach Departementsgruppen; Grenzverkehr wie unter a. — Italien bildet 5 Zonen nach Bezirksgruppen. — Lettland bildet 9 Zonen mit besonderer Einreihung der einzelnen Orte in diese. — Litauen berechnet im Verkehr mit Ostpreußen die Gebühren nach Entfernungen zwischen den Sprechorten; im Verkehr mit dem übrigen Deutschland bildet es dagegen ein einheitliches Taxgebiet ohne Zonen-Unterteilung. — Luxemburg bemißt die Gebühren nach Entfernungen zwischen den Sprechorten; bei mehr als 25 km gilt Luxemburg Stadt stets als Ausgangspunkt. — Die Niederlande bilden ein einheitliches Taxgebiet ohne Zonen-Unterteilung. — Norwegen bildet 5 von Längen- und Breitengraden begrenzte Zonen. — Österreich berechnet die Gebühren nach Entfernungen zwischen den Sprechorten. — Polen bildet Zonen mit besonderer Einreihung der einzelnen Orte in diese. — Schweden bildet 5 Zonen nach Breitengraden. — Die Schweiz berechnet die Gesamtgebühren nach Entfernungen zwischen den Sprechorten; ebenso die Tschechoslowakei — Ungarn berechnet die Gebühren nach den Entfernungen zwischen Budapest und den deutschen Orten und schlägt für andere ungarische Orte feste Zuschläge hinzu.

B. Festsetzung der Gesamtgebühren
(zu Abschnitt K § 2).

Auf Grund der Vereinbarungen zwischen Deutschland und den einzelnen Ländern werden folgende Gesamtgebühren vom 1. November 1926 an erhoben; sie sind in Reichsmark umgerechnet worden und beziehen sich durchweg auf die Gesprächseinheit.

1. Im Verkehr mit Belgien.

Deutsche Zone	Mit der belgischen Zone	ℳ	Pf.	Deutsche Zone	Mit der belgischen Zone	ℳ	Pf.
Grenzverkehr bis 15 km		—	50	3	1	3	60
über 15 » 30 »		—	80		2	4	40
					3	4	80
1	1	2	40	4	1	4	20
	2	3	20		2	5	—
	3	3	60		3	5	40
2	1	3	20	5	1	4	80
	2	4	—		2	5	60
	3	4	40		3	6	—

2. Im Verkehr mit Dänemark.

Deutsche Zone	Mit der dänischen Zone	ℳ	Pf.	Deutsche Zone	Mit der dänischen Zone	ℳ	Pf.
Grenzverkehr		1	60	2 (bis 200 km)	1	3	70
					2	4	50
1 (bis 100 km)	1	3	20	3 (bis 300 km)	1	4	20
	2	4	—		2	5	—

usw., für jede weitere deutsche Zone 0,50 ℳ mehr.

3. Im Verkehr mit Danzig.

a. Ostpreußen			b. Übriges Deutschland		
Entfernung	ℳ	Pf.	Entfernung	ℳ	Pf.
bis 5 km	—	15	bis 100 km	1	70
über 5 » 15 »	—	35	über 100 » 200 »	2	05
» 15 » 25 »	—	50	» 200 » 300 »	2	40
» 25 » 50 »	1	—			
» 50 » 100 »	1	35			

usw., für jede angefangenen weiteren 100 km = 0,35 ℳ mehr.

4. Im Verkehr mit England.

Deutsche Zone	Mit der englischen Zone	ℳ	Pf.	Deutsche Zone	Mit der englischen Zone	ℳ	Pf.
1 (bis 100 km)	1	12	60	2 (bis 200 km)	1	13	40
	2	14	60		2	15	40
	3	16	20		3	17	—

usw., für jede weitere deutsche Zone 0,80 ℳ mehr.

5. Im Verkehr mit Frankreich.

Deutsche Zone	Mit der französischen Zone	ℳ	Pf.	Deutsche Zone	Mit der französischen Zone	ℳ	Pf.
Grenzverkehr bis 15 km		—	50	3	1	6	—
über 15 » 30 »		—	80		2	7	60
1	1	3	20		3	8	80
	2	4	80	4	1	8	—
	3	6	—		2	9	60
2	1	4	80		3	10	80
	2	6	40				
	3	7	60				

6. Im Verkehr mit Italien.

Deutsche Zone	Mit der italienischen Zone	ℳ	Pf.	Deutsche Zone	Mit der italienischen Zone	ℳ	Pf.
1 (bis 330 km)	1	3	85	2 (bis 430 km)	1	4	35
	2	4	45		2	4	95
	3	5	05		3	5	55
	4	6	25		4	6	75
	5	7	45		5	7	95

usw., für jede weitere deutsche Zone 0,50 ℳ mehr.

7. Im Verkehr mit Lettland.

Deutsche Zone	Mit der lettländischen Zone	RM	Pf.	Deutsche Zone	Mit der lettländischen Zone	RM	Pf.
1 (bis 100 km)	1	2	30	2 (bis 200 km)	1	2	80
	2	2	50		2	3	—
	3	2	70		3	3	20
	4	2	85		4	3	35
	5	3	—		5	3	50
	6	3	15		6	3	65
	7	3	30		7	3	80
	8	3	45		8	3	95
	9	3	60		9	4	10

usw., für jede weitere deutsche Zone 0,50 RM mehr.

8. Im Verkehr mit Litauen.

a. Ostpreußen			b. Übriges Deutschland		
Entfernung	RM	Pf.	Entfernung	RM	Pf.
bis zu 10 km	—	30	bis zu 300 km	3	25
über 10 » » 25 »	—	50	über 300 » » 400 »	3	75
» 25 » » 50 »	1	—	usw., für jede weiteren		
» 50 » » 100 »	1	50	angefangenen 100 km		
» 100 » » 200 »	2	—	deutsche Entfernung		
» 200 » » 300 »	2	50	0,50 RM mehr.		
» 300 km.....	3				

9. Im Verkehr mit Luxemburg.

Entfernung	RM	Pf.	Entfernung	RM	Pf.
bis zu 25 km	—	50	über 50 bis zu 100 km	1	50
über 25 » » 50 »	1	—	» 100 » » 200 »	2	—

usw., für jede weiteren angefangenen 100 km 0,50 RM mehr.

10. Im Verkehr mit den Niederlanden.

Deutsche Zone	Mit den Niederlanden	RM	Pf.	Deutsche Zone	Mit den Niederlanden	RM	Pf.
Grenzverkehr bis 15 km		—	50	2	—	3	60
über 15 » 50 »		1	—	3	—	4	60
1	—	2	60	4		6	—

11. Im Verkehr mit Norwegen.

Deutsche Zone	Mit der norwegischen Zone	RM	Pf.	Deutsche Zone	Mit der norwegischen Zone	RM	Pf.
1 (bis 100 km)	1	4	90	2 (bis 200 km)	1	5	40
	2	5	80		2	6	30
	3	5	80		3	6	30
	4	6	70		4	7	20
	5	7	60		5	8	10

usw., für jede weitere deutsche Zone 0,50 RM mehr.

Die vorstehenden Sätze gelten für den Weg über Stralsund—Malmö; bei Benutzung des Weges über Kopenhagen erhöhen sich die vorstehenden Sätze um je 0,90 RM.

12. Im Verkehr mit Österreich.

Entfernung	RM	Pf.	Entfernung	RM	Pf.
bis zu 25 km	—	50	über 50 bis zu 100 km	1	50
über 25 » » 50 »	1	—	» 100 » » 200 »	2	—

usw., für jede weiteren angefangenen 100 km 0,50 RM mehr.

13. Im Verkehr mit Polen (außer Polnisch Oberschlesien).

Deutsche Zone	Mit der polnischen Zone	RM	Pf.	Deutsche Zone	Mit der polnischen Zone	RM	Pf.
1 [1] (bis 300 km)	1	2	40	2 (bis 400 km)	1	2	90
	2	2	90		2	3	40
	3	3	40		3	3	90
	4	3	90		4	4	40
	5	4	40		5	4	90

usw., für jede weitere deutsche Zone 0,50 RM mehr.

[1] Zur 1. deutschen Zone gehört ganz Schlesien und Ostpreußen.

Im Verkehr Deutschland–Polnisch Oberschlesien besteht ein Grenzverkehr; die Gesamtgebühren betragen: bis 5 km = 0,20, über 5 bis 15 km = 0,40, über 15 bis 25 km = 0,60, über 25 bis 50 km = 1,20 und über 50 km = 1,80 RM. (Die Sätze von 0,60 und 1,20 sind auf 0,50 und 1 RM vom 6. Dezember 1926 an ermäßigt worden. Ferner besteht ein Bezirksverkehr im Dreieck Gleiwitz–Myslowitz–Tarnowitz mit der Gebühreneinheit 0,30 RM.

14. Im Verkehr mit Schweden.

Deutsche Zone	Mit der schwedischen Zone	RM	Pf.	Deutsche Zone	Mit der schwedischen Zone	RM	Pf.
1 (bis 100 km)	1	3	10	2 (bis 200 km)	1	3	60
	2	4	—		2	4	50
	3	4	90		3	5	40
	4	5	80		4	6	30
	5	6	70		5	7	20

usw., für jede weitere deutsche Zone 0,50 RM mehr.

15. Im Verkehr mit der Schweiz.

Entfernung	RM	Pf.	Entfernung	RM	Pf.
bis zu 25 km	—	50	über 50 bis zu 100 km	1	60
über 25 » » 50 »	1	—	» 100 » » 200 »	2	20

usw., für jede weiteren angefangenen 100 km 0,60 RM mehr.

16. Im Verkehr mit der Tschechoslowakei.

Entfernung	RM	Pf.	Entfernung	RM	Pf.
bis zu 25 km	—	50	über 50 bis zu 100 km	1	50
über 25 » » 50 »	1	—	» 100 » » 200 »	2	—

usw., für jede weiteren angefangenen 100 km 0,50 RM mehr.

17. Im Verkehr mit Ungarn.

Entfernung	RM	Pf.	Entfernung	RM	Pf.
bis zu 300 km	2	40	über 400 bis zu 500 km	3	40
über 300 » » 400 »	2	90	» 500 » » 600 »	3	90
usw., für jede weiteren angefangenen 100 km 0,50 RM mehr.					

III. Die Zukunft.

Nachdem kürzlich das deutsche Fernkabelnetz mit dem niederländischen und dem schweizerischen zusammengeschlossen worden ist und im Hinblick darauf, daß es mit dem belgischen, französischen und österreichischen Fernkabelnetz in Kürze zusammengeschlossen werden wird, können für den Fernsprechverkehr mit dem Auslande sehr wohl die besten Voraussagungen gemacht werden. Ein neues Fernsprech-Seekabel, das Dänemark mit Deutschland verbindet, ist kürzlich ausgelegt worden; ein drittes derartiges Kabel zwischen Deutschland und Schweden wird 1927 folgen. Auch der Zusammenschluß mit einem tschechoslowakischen Kabel und die Weiterführung der deutsch-österreichischen Kabelverbindung nach Ungarn sowie der deutsch-schweizerischen nach Italien werden nicht mehr lange auf sich warten lassen.

Überall erblickt man demnach Anzeichen für einen lebhaften weiteren Ausbau des zwischenstaatlichen Fernsprechverkehrs. Die Zukunft wird daher zeigen, daß der Siegeszug des Fernsprechers noch längst nicht beendet ist.

Der Hamburg-Danziger (pommersche) Kurs.

Ein Beitrag zur Geschichte des Hamburger Botenwesens.

Auf archivalischer Grundlage bearbeitet von Postrat Teubner, Hamburg.

(Schluß.)

Die eigenartige Einrichtung, daß die Hamburger ihre Briefe nach und von Wismar durch einen reitenden Boten befördern ließen, der an der Stadt Lübeck vorbeiritt[19]), wurde länger als ein Jahrzent, nämlich bis zum Jahre 1695, beibehalten, obwohl es auf der Hand lag, daß ein solches Verfahren in wirtschaftlicher Hinsicht für beide Städte ungünstig war. Am schlechtesten schnitt Lübeck dabei ab, weil der Briefverkehr dieser Stadt, die zur Beförderung ihrer nicht sehr zahlreichen Briefe ebenfalls einen Boten nach Wismar unterhielt, viel geringer war als der Briefverkehr zwischen Hamburg und Wismar. Im Jahre 1695 endlich wurde den Lübeckern die Sache auf die Dauer doch zu kostspielig, und sie erachteten es für vorteilhafter, daß man sich mit Hamburg vergleiche und daß der Hamburger Postkurs nach Wismar und Pommern wieder durch die Stadt Lübeck hindurchginge. Bei einer Verschmelzung beider Posten kam in Frage, die aufkommenden Briefgebühren miteinander zu teilen. Ferner stand zur Erwägung, ob die schwedische Regierung veranlaßt werden könnte, ihre Hamburg-Stettiner Postfahrt zugunsten einer gemeinsamen Hamburg-Lübeck-Stettiner Post bei einer den Schweden zu gewährenden angemessenen Gewinnbeteiligung aufzugeben.

Ehe jedoch eine von den Lübecker Schonenfahrerältesten erstrebte Zusammenkunft mit den Hamburger Börsenalten zustande kam, hatten Bürgermeister und Rat der Stadt Hamburg sich bereits am 30. August 1695 in einer umfangreichen Eingabe an den König von Schweden gewandt[20]). Diese Eile erscheint begreiflich, wenn man berücksichtigt, daß Hamburg die ungeschmälerte Wiederherstellung seiner alten Boten- und Postgerechtsame auf der Strecke Hamburg–Lübeck–Wismar–Demmin–Stettin erstrebte, während die Lübecker auf Kosten Hamburgs, aber an sich mit vollem Rechte, Gewinnbeteiligung an diesem Beförderungsunternehmen zu erlangen suchten. Der Magistrat und die Schonenfahrerältesten in Lübeck waren, ehe die Antwort des schwedischen Königs erfolgte, wiederholt an die Hamburger mit der dringenden Bitte herangetreten, in gemeinsamer Abwehr sich zu vereinigen gegenüber den Angriffen, die der schwedische Postinspektor von Treuenfels — unter diesem Namen war Cannolt geadelt worden — neuerdings mit immer stärkerem Nachdrucke gegen den Bestand des hansischen Botenwesens in Pommern richtete. Zu Michaeli 1695 kamen die beiderseitigen Abgesandten in Bergedorf zusammen; sie brachten aber nur einen lahmen »Visitations-Rezeß« zustande[21]).

Im Dezember 1695 teilte der Syndikus des Lübecker Senats dem Syndikus Schele in Hamburg mit [22]), daß dem Schwedenkönig von dritten Personen, die in den Besitz des Pommerschen Postwesens zu gelangen suchten, 6000 Reichstaler Jahrespacht geboten seien. Tatsächlich wurde angesichts dieses Angebots am Stockholmer Hofe erwogen, alle Beiposten aufzuheben und die Beförderung des aus den Herzogtümern Bremen und Pommern herrührenden Briefwechsels an Privatunternehmer meistbietend zu verpachten. Bei dieser Sachlage regten Bürgermeister und Rat der Stadt Hamburg beim Lübecker Magistrat an[23]), an den schwedischen Hof eine gemeinsame Eingabe in dem Sinne zu richten, daß die alten Postgerechtsame beider Städte wiederhergestellt werden möchten. Darauf antworteten die Lübecker am 9. Januar 1696[24]), daß eine Eingabe nach Stockholm nur dann Aussicht auf Erfolg habe, wenn dem Könige auch eine »beliebige und leidliche Recognition« versprochen würde.

Kurz vorher, am 30. Dezember 1695[25]), hatte König Karl XI. durch seinen in Hamburg residierenden Minister von Rohtlieb dem Hamburger Magistrat auf die Eingabe vom 30. August mitteilen lassen, daß er zunächst die Abschriften der darin erwähnten, in früherer Zeit seitens schwedischer Könige gegebenen schriftlichen Versprechungen einzusehen wünsche, ehe in der Sache von ihm eine Entscheidung gefällt werde. Das teilten die Hamburger den Lübeckern mit, indem sie gleichzeitig zur Besprechung der gemeinsam vorzunehmenden Schritte eine Zusammenkunft in Oldesloe vorschlugen[26]). Diese Zusammenkunft fand

[19]) A. a. O. II 61d. Bl. 356a. Abschrift.
[20]) A. a. O. II 61b. Bl. 462. Abschrift.
[21]) A. a. O. Stück 372. Abschrift.
[22]) A. a. O. II 61b. Bl. 379. Abschrift.
[23]) A. a. O. Bl. 384. Abschrift.
[24]) Bl. 385a. Abschrift.
[25]) Bl. 387. Abschrift.
[26]) A. a. O. Bl. 394. Abschrift.

im Februar 1696 in Grande statt; endgültige Beschlüsse wegen des gemeinsamen Vorgehens wurden dabei aber nicht gefaßt, weil die Postbelange beider Städte — wie sich herausstellte — zu sehr voneinander abwichen[27]).

Als die Klagen der Börsenalten und des Magistrats in Hamburg wegen der Übergriffe des schwedischen Postinspektors von Treuenfels immer lauter wurden, beauftragte König Karl XI. von Schweden unterm 29. November 1694[28]) den Stockholmer Postkontrolleur Johann Lange, diese Beschwerden an Ort und Stelle zu untersuchen. Dem von Treuenfels wurde befohlen, »obgedachten Controlleur auf sein Erfordern zu eurem Contoir und Verwaltung zu admittiren und ihm Unterricht zu geben, auf was Weise ihr damit umzugehen pflegt, imgleichen die Fehler und Mißbräuche zu eröffnen, welche ihr verübet zu seyn befunden, auch wie ihr meinet, daß selbige zu redressiren«. — Die durch den Postkontrolleur Lange vorgenommene Untersuchung scheint auf das schwedische Postpersonal nicht einschüchternd gewirkt zu haben, denn unterm 15. Juni 1699 beschwerten sich »die zum Danziger Postwesen verordneten Hamburger Bürger« bei den Hamburger Börsenalten, daß die schwedischen Postbeamten in Wismar und Pommern es darauf anlegten, mittels der Königlich Schwedischen Hamburg–Wismarer Fahrpost die freistädtische Post nach Wismar dem Untergange zu weihen, obwohl bei Einrichtung jener fahrenden Post im Jahre 1685 der Schwedenkönig zugesagt und seinen Leuten anbefohlen habe, daß durch diese Fahrpost die freistädtischen Postgerechtsame nicht im geringsten beeinträchtigt werden sollten[29]). Eine entsprechende Beschwerdeschrift überreichten die Börsenalten am 2. September 1699 dem Postkommissar Vatki, der von der schwedischen Regierung mit der Untersuchung betraut und deshalb nach Hamburg gekommen war. Bei dieser Besprechung verstanden es die Börsenalten, Vatki auf ihre Seite zu ziehen, denn am 9. Dezember[30]) teilte er ihnen, um eine »probe« seiner Zuneigung zu geben, mit, es sei von dritter Seite vorgeschlagen worden, daß man alle nach Pommern gerichteten Briefe auf die schwedische Fahrpost Hamburg–Wismar ziehen wolle, und daß dem Unternehmer dieser Post, einem gewissen Marti, die aufkommenden Gebühren zufließen sollten, daß ferner ein selbständiges schwedisches Postamt in Hamburg eingerichtet werden und daß man die Danziger Post von Demmin aus in schwedische Verwaltung nehmen wolle. Er, Vatki, habe jedoch Gegenvorschläge gemacht.

Angesichts dieser Pläne, die dem Hamburg-Stettiner Botenwesen den Untergang gebracht hätten, sandten Bürgermeister und Rat unverzüglich mehrere Beauftragte nach Stettin, die beim König Karl XII. und bei der Königlich Schwedischen Regierung Einspruch erheben sollten[31]). Diese Abgesandten — Suhrland und von Somm — hielten sich von Mitte Dezember 1699 bis zum Juni 1700 in Schwedens Hauptstadt auf, und sie empfingen dort seitens des Hamburger Magistrats verschiedentlich schriftliche Anweisungen über die geschäftliche Behandlung der Angelegenheit[32]). Zu ihrer Unterstützung wurde auch im Juni 1700 David Stolley, einer der »Zum Danziger Botenwesen verordneten Bürger«, nach Stockholm entsandt, da dieser die einschlägigen Verhältnisse des Hamburg-Stettiner Botenwesens genau kannte. Der Magistrat, die Börsenalten und die Danziger Boten in Hamburg ließen es sich ein schönes Stück Geld kosten, um ihre Postgerechtsame hinsichtlich dieses Kurses zu schützen, und man darf daraus ohne weiteres — im Hinblick auf den stark ausgeprägten kaufmännischen Sinn der Hamburger — die Schlußfolgerung ziehen, daß diese Geldaufwendungen den auf dem Spiele stehenden Posteinkünften entsprachen. Der Aufenthalt der Hamburger Abgesandten zog sich sehr in die Länge, weil die Gegenseite außerordentlich hohe Forderungen stellte und hiervon sich nichts abhandeln lassen wollte, obwohl die Hamburger, um nicht alles zu verlieren, sich sehr entgegenkommend zeigten. Ganz besonders unnachgiebig erwies sich dabei der schwedische Generalpostdirektor Åkerhielm (Okrihielm).

Auf die Antwort der Hamburger Abgesandten, daß seine Forderungen höchst unbillig seien, erwiderte Åkerhielm, er könne von ihnen nicht abgehen, weil die Fahrt nach Ystad höchst kostspielig sei und die dafür fälligen Ausgaben durch entsprechend hohe Einnahmen auf dem anderen Teile des Postkurses wieder eingebracht werden müßten. Hamburgischerseits wurde dem Åkerhielm nun vorgeschlagen, das beiderseitige Postwesen entweder auf den Stand des Jahres 1685 zurückzuführen oder aber das Hamburg-Pommersche Postwesen mit dem Schwedisch-Pommerschen Postwesen zu vereinigen, wobei jeder Teil die Hälfte der Unkosten tragen und die Hälfte der Einnahmen genießen solle. Der Schwede ließ sich hierauf aber nicht ein, sondern hielt unentwegt an seinen Forderungen fest[33]). Mitte Juni 1700 mußten die mündlichen Verhandlungen abgebrochen werden, da König Karl XII. ins Feld zog und der Generalpostdirektor Åkerhielm nach Malmö abreiste[34]).

Eine für Hamburg günstige Wendung erhielt die Angelegenheit, als im September der schwedische Postdirektor Vatky beauftragt wurde, einen Vergleich zu schließen. Er ging im September 1701 nach Hamburg und brachte im Einvernehmen mit den Börsenalten und den zum Pommerschen Botenwesen bestellten Bürgern einen Vergleich[35]) zustande, worin folgende Vereinbarungen getroffen wurden.

1.

Das Hamburger Stadtpostamt unterhält zwischen Hamburg, Wismar und Rostock mit Hilfe des Rostocker Postmeisters eine reitende Post auf eigene Kosten, mit der alle nach Pommern gehenden und aus Pommern kommenden Briefe möglichst schnell befördert werden sollen.

2.

Das Hamburger Stadtpostamt wird mit dieser Post die zwischen Pommern und dem (Schwedischen) Herzogtum Bremen gewechselten Briefe des Königs, der Minister und der Regierung des Königsreichs Schweden unentgeltlich befördern. Werden solche Briefe in Staatsangelegenheiten an den schwedischen Postkommissar Hauswedel (Huswedel) in Hamburg beanschriftet, so sind sie gebührenfrei an ihn auszuliefern. Zufolge der von Hauswedel gegebenen Versicherung dürfen in die an ihn gerichteten oder von ihm abgesandten Briefumschläge und Briefpakete keine Privatbriefe eingelegt werden. Zur Verhütung solcher Unterschleife wird Se. Königliche Majestät von Schweden ein entsprechendes Verbot an alle

[27]) A. a. O. II 61b. Bl. 399. Urschrift, 403. Abschrift und 408. Urschrift.
[28]) A. a. O. Bl. 428b. Abschrift.
[29]) A. a. O. II 61d. Stück 472. Abschrift.
[30]) A. a. O. Stück 475. Urschrift.
[31]) A. a. O. II Nr. 61d. Bl. 476.
[32]) A. a. O. Bl. 481, 484, 488.
[33]) A. a. O. Bl. 493.
[34]) A. a. O. Bl. 489.
[35]) A. a. O. II 61d. Bl. 500. Abschrift.

schwedischen Postdienststellen erlassen. Solche Privatbriefe müssen vielmehr einzeln beim Hamburger Stadtpostamt eingeliefert und die dafür fälligen Gebühren vom Absender oder vom Empfänger entrichtet werden. Werden trotzdem Privatbriefe seitens schwedischer Postdienststellen in amtliche Briefumschläge und Briefpakete (Konvolute) aufgenommen, so wird eine solche Zuwiderhandlung nachdrücklich bestraft werden. Zur Verhütung von Gebührenhinterziehungen zum Nachteile des Hamburger Stadtpostamts sollen die Briefpakete an Hauswedel stets im Beisein einiger Beauftragter des Stadtpostamts geöffnet werden.

3.

Das Stadtpostamt wird alle über Ystad und Dänemark gehenden und kommenden schwedischen Staats- und Ministerialbriefe unentgeltlich mit seiner Reitpost befördern.

4.

Der Stadtpostmeister leistet volle Gewähr dafür, daß alle ihm übergebenen schwedischen und schwedisch-pommerschen Briefe sicher und unaufgehalten nach ihren Bestimmungsorten befördert werden.

5.

Für alle in Hamburg nach (Schwedisch-) Livland aufgelieferten Briefe, die bis Stralsund freigemacht sind, verbleibt das Briefgeld dem Stadtpostamt; sie werden mit den Livländer Postjachten unentgeltlich befördert. In umgekehrter Richtung verbleiben die Gebühren bis Rostock dem schwedischen Postamte in Stralsund, während sie von Rostock bis Hamburg dem Stadtpostamte zustehen.

6.

Die von Hamburg über Stettin nach Livland, Preußen und Polen gehenden Briefe sollen alle Vorteile genießen, die sich der König von Schweden künftig von der Brandenburgischen Regierung ausbedingen wird.

7.

Das Hamburger Stadtpostamt soll die bisher an die Postämter in Stettin und Wismar entrichtete Summe von 900 Reichstalern nicht mehr zahlen, wie auch das Stadtpostamt seinerseits von diesen beiden Postämtern Gebühren für die Einsammlung von Briefen nicht anrechnen wird. Dem Stadtpostamt verbleibt das Postgeld für alle von ihm eingesammelten und mit der Reitpost abgesandten Briefe ungeteilt bis Stettin und Wismar. Von den nach andern schwedisch-pommerschen Postanstalten gerichteten oder von dort kommenden Briefen genießt das Stadtpostamt das Briefgeld bis und von Rostock.

8.

Die Briefgebühren werden in der jetzigen Höhe beibehalten. Es kostet demnach der einfache Brief nach Stettin 4 Schilling, nach Wismar 3 Schilling, nach Demmin, Anklam, Stralsund und Wolgast 3 Schilling.

9.

Alle in Stettin und Wismar aufkommenden Briefgelder für Sendungen nach Hamburg bleiben Seiner Majestät.

10.

Damit es den Absendern überlassen bleibe, ihre Briefe frei- oder nicht freigemacht aufzuliefern, soll das Stadtpostamt den schwedisch-pommerschen Postämtern für die abgesandten Briefe nach den Karten monatlich Rechnung ablegen und die von ihm geschuldeten Beträge postfrei an jene absenden; ebenso sollen auch diese Postämter hinsichtlich der bei ihnen aufgelieferten Briefe verfahren.

11.

Falls Ihre Majestät die Strecke über Naugard nach Danzig wiedererlangen sollten, sollen die Hamburger Briefe von Demmin bis Stettin unentgeltlich befördert werden.

12.

Das dem Hamburger Stadtpostamte seitens der Postmeister in Stettin und Wismar in den letzten Jahren vorenthaltene, gemäß den Briefkarten ihm zustehende Briefgeld soll ihm nunmehr richtig ausgezahlt werden.

13.

Insbesondere soll der frühere Wismarer Postinspektor v. Treuenfels dem Hamburger Stadtpostamte gemäß dem im Jahre 1681 errichteten Vergleiche Rechnung ablegen laut den hin und zurück gegangenen Briefkarten und die Hamburger Restforderungen bezahlen.

14.

Seine Majestät wird erwägen, inwieweit sich das Stadtpostamt an der Fahrpost Hamburg–Wismar beteiligen kann. Hierüber wird ein besonderer Vergleich abgeschlossen, oder es kann ein solcher in die jetzige Abmachung mitaufgenommen werden.

15.

Der gegenwärtige Vergleich soll von Seiner Majestät oder seinem Kanzleikollegium ratifiziert werden. Inzwischen behalten sich beide Teile ihr jetziges Recht vor. —

Dieser Vergleich war für die Hamburger Börsenalten über alles Erwarten günstig. Es mag unerörtert bleiben, inwieweit der schwedische Beauftragte Vatky durch Bestechung zu diesem für sein Land wenig günstigen Vertragsentwurfe bestimmt worden ist. Allerdings hatte sich Schweden durch diese Abmachung insofern einen großen Vorteil gesichert, als seine Staats- und Ministerialbriefe innerhalb der freistädtischen Postfelleisen befördert wurden und auf diese Weise feindlichen Zugriffen und Beschlagnahmen entzogen wurden; dies war für Schweden um so wichtiger, als Dänemark und Brandenburg-Preußen im Nordischen Kriege auf der feindlichen Seite standen. Trotzdem ist mit Sicherheit anzunehmen, daß der schwedische Generalpostdirektor Åkerhielm niemals diesem Hamburg-Schwedischen Postvergleich zugestimmt hätte; tatsächlich wurde der Vergleich schwedischerseits auch erst in Wirksamkeit gesetzt, nachdem Åkerhielm gegen Ende des Jahres 1702 gestorben war.[36])

Die Hamburg-Preußische Kommunionpost nach Stettin.[37])

Im Jahre 1709 brachen die Russen bei Pultawa die schwedische Macht. Laut Vertrag mit Schwedens Feinden — Rußland, Polen und Dänemark — vom 6. Oktober 1713 wurde Stettin und Vorpommern bis an die Peene von preußischen Truppen besetzt. Infolgedessen griff der Schwedenkönig Karl XII., nachdem er Ende 1714 aus der Türkei geflüchtet war, bald darauf (1715) Wolgast, Usedom und Wollin an und schloß Stettin von der Seeseite ein. Das schwedische Heer wurde von den Preußen

[36]) A. a. O. II 61d. Bl. 502.

[37]) Akten des Reichspostministeriums in Berlin, Band XLIII 481b.

und ihren Verbündeten aber überall zurückgedrängt, und bald befand sich ganz Vorpommern wieder in Preußens Gewalt. Dadurch war der alte, durch den Krieg gesperrt gewesene Postweg zwischen Hamburg und Stettin wieder frei geworden, und die direkte Postverbindung wurde sogleich im früheren Umfange wieder hergestellt, während der bisherige Umweg über Berlin aufhörte.

Unterm 22. Mai 1716 wurde seitens des Hamburger Senats der sogenannte Kombinationsrezeß mit Preußen vollzogen. Er betraf lediglich die Briefsendungen und bestimmte im wesentlichen, daß

a) die Postämter in Stettin, Anklam und Demmin die aus diesen Städten nach Hamburg und Holstein gerichteten Briefe, das Stadtpostamt in Hamburg dagegen die nach diesen drei preußischen Orten bestimmten Briefe beiderseits nur mit dieser fortan gemeinschaftlich zu betreibenden Post (Kommunionpost) befördern sollten,
b) das Hamburger Stadtpostamt die Kosten für die reitende Post bis Rostock, das mecklenburgische Postamt in Rostock die Ausgaben für die fahrende Post von Rostock bis Demmin und Preußen die Kosten für die Postfahrten zwischen Demmin und Stettin tragen sollten,
c) das preußische Postamt in Hamburg keinen nach den drei Städten gerichteten Brief annehmen durfte, sondern die Absender an das Hamburger Stadtpostamt weisen sollte,
d) die Briefgebühren von jedem Teile zu einem Drittel bezogen wurden.

Durch den Stockholmer Frieden vom 21. Januar 1720 erhielt Preußen den unbeschränkten Besitz von Vorpommern bis an die Peene einschließlich der Inseln Usedom und Wollin. Mit der Erwerbung dieser Provinz ward der in jenem Kombinationsrezeß festgesetzte gemeinsame Kurs zwischen Hamburg und Stettin umso fester gegründet. Dänemark beeinträchtigte ihn gleich in der ersten Zeit; es hatte nämlich 1720 während des Waffenstillstands mit Schweden die Stadt Stralsund besetzt und gleichzeitig den Postkurs von dort bis Rostock in Besitz genommen, der im Jahre 1680 von König Karl XI. der Familie von Rosenkrantz als erbliches Eigentum verliehen worden war. Dänemark mußte seine Ansprüche auf diesen Kurs jedoch bald aufgeben.

Im Jahre 1756 machte das Generalpostamt in Berlin den Vorschlag, auf diesem Kurse in den mecklenburgischen Städten Tessin und Gnoyen preußische Poststationen anzulegen; Mecklenburg erlaubte das jedoch nicht und errichtete in späterer Zeit dort eigene Postanstalten. Unterm 28. April 1764 beauftragte der Herzog Friedrich von Mecklenburg-Schwerin seinen Berliner Gesandten, dafür einzutreten, daß der Stadtpostmeister in Hamburg als Mitbesitzer der Hamburg–Stettiner Kommunionpost diese nur bis Lübeck besorgen, der mecklenburgische Postmeister in Lübeck aber diese Post von Lübeck über Wismar und Rostock bis Demmin befördern und der Ertrag zur herzoglichen Postkasse fließen solle ohne fernere Teilnahme auswärtiger Behörden. Das preußische Generalpostamt ließ dieses Ersuchen, das mehrere Male wiederholt wurde, unbeachtet und unbeantwortet, so daß die mecklenburgische Regierung es für angebracht hielt, den Gegenstand nicht weiter zu erörtern.

Im Jahre 1796 wurde preußischerseits eine Reitpost von Stettin bis Perleberg — von hier in Verbindung mit der Berliner Reitpost weiter nach Hamburg — angelegt, um den Briefwechsel schneller zu befördern. Für den dadurch entstehenden Verlust an Posteinkünften wurde Hamburg durch eine Jahreszahlung von 800 Talern entschädigt; hierzu trat im Jahre 1818 noch eine Zulage von jährlich 468 Talern, weil seitdem auch die Städte Demmin und Anklam ihren Briefwechsel nach Hamburg mit der damals errichteten Reitpost von Stralsund über Demmin nach Strelitz — hier zum Anschluß an die Stettin–Hamburger Post — abschickten. Die Kommunionpost zwischen Stettin und Rostock mußte fahrend bleiben, weil Reisende, Pakete und Gelder aus Stettin, Anklam und Demmin schneller nach und von Rostock, Wismar und Lübeck befördert werden konnten als auf dem Umwege über Prenzlau, Wittstock und Güstrow.

Die reitende preußische Post von Hamburg nach Stettin.

Das Generalpostamt in Berlin legte mittels Schreibens vom 5. Februar 1796 der Kaufmannschaft in Stettin einen Plan zur schleunigen Beförderung ihres Briefwechsels mit Hamburg und Schlesien vor, wonach eine besondere reitende Post zwischen Berlin und Stettin angelegt werden sollte, wenn die Kaufleute in Stettin $^1/_2$ Groschen Aufschlag für jeden, mit der neuen Post gehenden Brief geben würden. Die Gildeältesten fanden den Plan nicht ganz zweckentsprechend, weil die angesetzte Zeit der Ankunft und Rückkunft kaum eine Stunde Frist zum Erwägen der Anträge, zum Bestimmen der Schiffsbefrachtung und Assekuranzen usw. und zum Beantworten gestatten würde. Sie wünschten nach Hamburg und Schlesien direkte Posten, also ohne den Umweg über Berlin.

Die Verbindung wurde am 1. September 1796 mittels der damals eingerichteten reitenden Post ausgeführt, die von Stettin über Prenzlau bis Perleberg ging, wo sie sich an die von Berlin nach Hamburg anschloß, beim Rückweg in Perleberg aber sich von der Hamburg–Berliner trennte und — für sich bestehend — mit den Hamburger Briefen nach Stettin ging. Infolgedessen gelangten die Briefe an ihre Bestimmungsorte 48 Stunden früher als auf dem alten Wege über Demmin und Rostock.

Der Magistrat in Hamburg beschwerte sich über die aus dieser Verbindung entspringende Verkürzung seines Postgebührenanteils für die Stettiner Briefe, die nach dem Rezesse vom 22. Mai 1716 über Rostock an das Stadtpostamt gesandt werden sollten, und verlangte die Aufhebung der neuen Post und die Beförderung der Stettiner Briefe auf dem alten, vertragsmäßigen Kurse. Diesem Verlangen stellte man die durch die neue Post entstehende beschleunigte Beförderung des Verkehrs zweier großer Handelsstädte entgegen und überging schweigend die Verpflichtung Preußens, nach dem Rezesse nur den Kurs über Rostock zu benutzen.

Doch gerade diese Forderung wiederholte der Senat unterm 24. Februar 1797 und beantragte eine Entschädigung des Stadtbotenamts (Postmeisters oder eigentlich Pächters der Pommerschen Post) für den Verlust des Gebührenteils. Durch die Kabinettsorder vom 20. August wurden 1000 rtl bewilligt, jedoch dann auf 800 rtl in Hamburger Kurant jährlich festgesetzt mit der Versicherung, daß mit der neuen Post nur die Stettiner Briefe, diejenigen aus Demmin, Anklam und ganz Vorpommern aber wie bisher mit der Kommunionpost geschickt werden sollten. Der Senat nahm dies Anerbieten an und entsagte namens des Stadtbotenamts in seiner Erklärung vom 29. September jedem Anspruch auf den rezeßmäßigen Gebührenteil.

Als Hamburg 1806 in französischen Besitz kam, der Kaiserlich Französische Oberpostkommissar Gonse alle fremde Postanstalten aus der Stadt verdrängt hatte und der Stettiner Kurs bis Hamburg aufhören mußte, verlangte Gonse dennoch die 800 rtl jährliche Entschädigung; sie wurde jedoch auf das Gutachten des Generalpostamts versagt und erst seit der Befreiung Hamburgs (1814) wieder an das Stadtpostamt ausgezahlt mit der Bedingung, keine Briefe einschließlich der holländischen und englischen über Rostock nach Stettin zu senden, dringende Fälle ausgenommen.

Im Jahre 1815 tauschte Preußen das in Dänemarks Besitz gekommene Schwedisch-Pommern gegen Lauenburg und eine Abfindung von 2 Millionen Talern ein. Um diese neue Provinz (Neu-Vorpommern) mit den südlichen und östlichen Gegenden und mit Hamburg zu verbinden und dem Seehandel ein schnelleres Betriebsmittel zu bieten, ward drei Jahre nachher eine reitende Post von Stralsund und Barth über Demmin nach Strelitz — hier zur Vereinigung mit der durchgehenden reitenden Post von Stettin nach Hamburg und zurück — errichtet, die am 1. Januar 1818 ihren Anfang nahm.

Auch über diese Post beschwerte sich der Senat in Hamburg, weil durch sie dem Stadtpostmeister der Gebührengenuß von den Neu-Vorpommerschen Briefen, die nach der geographischen Lage und einem alten Übereinkommen mit Schweden über Rostock gehen mußten, entzogen und dadurch der Rezeß vom 22. Mai 1716 aufgehoben würde; überdies habe Preußen durch die Besitznahme jenes Landes zugleich die Verpflichtungen Schwedens übernommen.

Man entgegnete zwar, daß dies Neu-Vorpommern vormals ausländisches Eigentum gewesen sei und Hamburg seinen Briefwechsel auf einem anderen Wege durch eigene Posten befördere, folglich Preußen keineswegs verpflichtet sei, jene fremde Pflicht zu übernehmen und zu erfüllen. Da jedoch die nur teilweise Beförderung des Briefwechsels aus Anklam und Demmin — die nach jenem Rezeß allerdings mit der Kommunionpost gehen sollten — ihr entzogen wurde, so bot das Generalpostamt 468 rtl jährlich zur Entschädigung an; diesen Vorschlag nahm der Magistrat an. Zugleich entsagte er in seinem Anerkenntnis vom 3. September 1819 dem Rechte auf die Auslieferung der altvorpommerschen, durch die Postämter in Anklam und Demmin besorgten Briefschaften.

Durch diese Übereinkunft wurde das Hamburger Stadtpostamt nicht verhindert, Hamburger und weiterher kommende Briefe nach Demmin, Anklam und Stettin mit seiner Kommunionpost über Rostock zu senden, weil man diese zweite Gelegenheit zur Briefbeförderung dem Handelsstande offenlassen wollte.

Reichlich 30 Jahre noch wahrte Hamburg seine Postrechte auf dieser Strecke. Erst der Anschluß des Hamburger Stadtpostwesens an den Deutsch-Österreichischen Postverein führte zur Aufhebung des alten pommerschen Kurses; die Hamburger Staatspost wurde dafür durch andere Zugeständnisse auf postalischem Gebiete entschädigt.

Kleine Mitteilungen.

Der neue Rundfunkwellenplan. Am 14. November ist der neue Wellenplan für die Rundfunksender eingeführt worden, der manche Unruhe in den Rundfunkbetrieb gebracht und zu mancher unliebsamen Überlagerung von Sendern Anlaß gegeben hat. Die Überlagerungen sind heute fast alle beseitigt. Dagegen sind einige Sender in der letzten Zeit so stark geworden, daß sie über ihr Wellenband hinweg durchschlagen. Dagegen hilft nur bessere Abstimmfähigkeit des Empfangsgeräts.

Es ist die Frage aufgeworfen worden, ob eine neue Wellenverteilung überhaupt notwendig war. Darauf muß mit »Ja« geantwortet werden, da ohne diese Regelung binnen kurzem durch die vielen neu erbauten Sender ein Wellendurcheinander entstanden wäre.

Um in allen Rundfunkfragen eine Einigung zwischen den Ländern Europas herbeizuführen, ist im Mai 1925 die europäische Union Internationale de Radiophonie mit dem Sitz in Genf gebildet worden. Dieser Union liegt auch die Verteilung der Rundfunkwellen für Europa ob. Für die Bearbeitung dieser wichtigen Frage war von besonderer Bedeutung die Zahl der von allen Ländern geforderten Sender und die Zahl der möglichen Rundfunkwellen. Zwischen zwei Wellen muß ein Zwischenraum von mindestens 10 000 Perioden liegen, wenn nicht Überlagerungen auftreten sollen. Danach können in dem Wellenbereich von 200 bis 600 m nur 99 Wellen untergebracht werden. Die europäischen Länder forderten aber Wellen für mehr als 200 Sender.

Was war zu tun, um eine Lösung herbeizuführen?

Über 600 m hinaufzugehen ist nicht möglich, da der Bereich von 600 bis etwa 800 m vom Schiffsfunkverkehr belegt ist, wobei wieder besonders die Welle 600 m dem Schiffsnotverkehr dient, der Hilfe zum Schutz von Leben und Gut herbeirufen soll. Noch längere Wellen sind nicht brauchbar, da bei diesen die Unterbringung von Telephoniewellen immer schwieriger wird; denn das erforderliche Band von 10 000 Perioden entspricht bei den längeren Wellen einer größeren Wellenbreite, so daß in einem höheren Wellenbereich an einen Viel-Sender-Rundfunk nicht mehr gedacht werden kann. Es können wohl noch einzelne bevorzugte Wellen, wie z. B. 1 300 m Königs Wusterhausen, 1 600 Daventry, zugelassen werden, aber es würde sich hier kein Rundfunknetz aufbauen lassen.

Die Wellen unter 200 m sind zwar noch frei, aber für den Rundfunk wenig geeignet. Je kleiner die Wellen werden, desto mehr sind sie, besonders in eng bebauten Stadtteilen, der Absorption, Reflexion usw. unterworfen, so daß hier ein einigermaßen sicherer Empfang nicht gewährleistet werden kann. Aber gerade die größte Zahl der Rundfunkteilnehmer sitzt in den größeren Städten, und es wäre zwecklos, Wellen zu verwenden, bei denen die Unsicherheit des Empfangs noch wesentlich größer als bisher werden würde.

Es blieb demnach nichts anderes übrig, als in Europa mehrere Sender auf eine Welle zu legen. Man hätte so vorgehen können, daß man auf jede der 100 möglichen Wellen zwei Sender gelegt hätte. Aber bei der verhältnismäßig geringen Ausdehnung von Europa war es unmöglich, diese zwei Sender so weit entfernt unterzubringen, daß sie sich in ihrem Empfangsbereich nicht stören. Bei Ländern wie z. B. Spanien und Finnland, die an entgegengesetzten äußeren Enden von Europa liegen, hätten sich vielleicht einigermaßen brauchbare Entfernungen für den zwei-

ten Sender finden lassen. Bei anderen Ländern wäre dies schon schwieriger gewesen. Am ungünstigsten hätte hierbei aber Deutschland abgeschnitten, das so ziemlich in der Mitte von Europa liegt. Hier wären Störungen auch der wichtigsten Wellen unvermeidlich gewesen. Es war daher besonders für uns die zweite Lösung vorzuziehen, nämlich die 99 Wellen in zwei Gattungen zu teilen: in die »ondes exclusives« oder die Einzelwellen und die »ondes communes« oder die Gemeinschaftswellen. Die erste Gattung der Wellen bekommt, wie bisher, nur einen Sender in Europa zugewiesen, während auf der zweiten mehrere Sender arbeiten sollen. Man sagte sich, daß bei der großen Zahl von Sendern heute schon ein Teil derselben in der Hauptsache örtlichen Charakter hat, so daß, wenn man den örtlichen Charakter verschärft, es möglich ist, in genügender räumlicher Entfernung mehrere Sender auf derselben Welle laufen zu lassen. In der nächsten Nähe des Ortssenders, also z. B. in dem Ort selbst, wird mit einfachen Empfangsmitteln, die für den eigenen Sender ausreichen, einer der anderen auf derselben Welle arbeitender Sender nicht oder nur so schwach hörbar sein, daß nennenswerte Störungen nicht auftreten werden.

Mit Rücksicht darauf, daß jedes Land eine größere Zahl von Einzelwellen beanspruchte und da selbst die kleinsten europäischen Länder mindestens eine Einzelwelle verlangten — eine Forderung, deren Berechtigung anerkannt werden mußte —, konnte die Zahl der Einzelwellen nicht kleiner als 83 genommen werden. Da die Einzelwellen durch ihre nur einmalige Besetzung große Vorteile gegenüber den Gemeinschaftswellen haben, mußten sie nach einem gerechten Schlüssel auf alle Länder verteilt werden. Es wurden die Einwohnerzahl, der Flächenraum und auch der Telegrammverkehr der einzelnen Länder berücksichtigt. Die danach erfolgte Berechnung ergab für Deutschland 12, für England 9, für Frankreich 9, für Italien 5 usw. Einzelwellen.

Da von den vorhandenen 99 Wellen 83 für Einzelwellen gebraucht wurden, blieben demnach nur noch 16 Wellen übrig, auf denen alle anderen Sender unterzubringen waren. Es mußten also auf jede Welle etwa 8 Sender gelegt werden, um im ganzen Wellen für etwas über 200 Sender zu erhalten.

Rechnet man aus, wieviel Wellen in den Wellenbereichen von 200 bis 300 m und von 300 bis 600 m untergebracht werden können, wenn der Abstand zwischen den einzelnen Wellen die festgesetzte Größe von 10 000 Perioden erreichen soll, so findet man 50 Wellen zwischen 200 und 300 m und 49 Wellen zwischen 300 und 600 m. Es war also erforderlich, daß Deutschland wenigstens zwei seiner 12 Einzelwellen unter 300 m legte. Unterteilt man weiter, so findet man zwischen 600 und 400 m nur 24 mögliche Wellen, so daß ersichtlich ist, daß auch zwischen 300 und 400 m einige deutsche Sender gelegt werden mußten. Deutschland hat bei der Wellenverteilung verhältnismäßig gut abgeschnitten. Mit einer Änderung des Wellenplans zugunsten Deutschlands ist daher auf keinen Fall zu rechnen.

Für die Rundfunkteilnehmer, die durch eine Wellenänderung betroffen sind, wird es erforderlich sein, ihren Empfangsapparat daraufhin prüfen zu lassen, ob er für die neue Welle geeignet ist. Unter Umständen wird an manchen Stellen auch eine kleine Verbesserung der Antenne nötig sein, um die frühere Lautstärke wieder zu erhalten. Im übrigen ist am 15. Januar der große Langenberger Sender in Betrieb genommen worden. Dadurch wird im Nordwesten Deutschlands eine wesentliche Besserung eintreten. Auch der Deutschlandsender für Welle 1 300 m ist im Umbau begriffen und wird im nächsten Sommer mit etwa fünfmal stärkerer Leistung arbeiten. Es ist zu hoffen, daß durch diese neuen Maßnahmen der Deutschen Reichspost bald wieder die volle Zufriedenheit aller Rundfunkteilnehmer hergestellt ist.

Schriftwerke.

Handwörterbuch des Postwesens. Herausgegeben von Ministerialdirektor Küsgen, Präsident Herzog, Ministerialrat Gerbeth, Postrat L. Schneider und Postdirektor Dr. Raabe. Mit 167 Abbildungen, 724 Seiten, Quartformat. Preis 57 *RM*, für Beamte der Deutschen Reichspost 40 *RM*. 1927. Verlag von Julius Springer, Berlin W 9.

Mit dem vorliegenden Handwörterbuch ist vor kurzem ein Werk der Öffentlichkeit übergeben worden, auf das die deutsche Wissenschaft stolz sein kann. Es war ein glücklicher Gedanke, das gesamte Gebiet des Postwesens im In- und Auslande nach seiner geschichtlichen, rechtlichen, wirtschaftlichen und technischen Seite hin zur Darstellung zu bringen, so daß, wer das Buch zur Hand nimmt, imstande ist, sich über jede einschlägige Frage sogleich und gründlich zu unterrichten. Das Buch füllt eine allgemein empfundene Lücke aus. Über die Post, ihre Verfassung und Verwaltung, ihre Beziehungen zum Publikum und Staat und über ihr Personal ist viel geschrieben worden, aber das Geschriebene findet sich vielerorts zerstreut. Da muß es wie eine Erlösung erscheinen, daß die Herausgeber es unternommen haben, das gesamte schier unerschöpfliche Material in einem einzigen Bande, nach Stichworten geordnet, zusammenzutragen. Und das »Archiv« hat besonderen Anlaß, seiner Freude über das Werk Ausdruck zu geben. Nimmt doch die geschichtliche Darstellung der einzelnen Rechts-, Personal- und Verwaltungsfragen sowie der postalischen Einrichtungen einen breiten Raum ein. Diese geschichtliche Darstellung ist ein besonderer Vorzug des Werkes. Sie hat nicht nur wissenschaftlichen Wert, sondern ist auch für den Praktiker von unschätzbarem Nutzen, denn erst die Kenntnis der geschichtlichen Vorgänge erschließt das volle Verständnis der einschlägigen Fragen. In dieser Hinsicht ist das vorliegende Werk eine archivalische Fundgrube ersten Ranges.

Ausgezeichnet ist jeder einzelne Artikel, klar, zuverlässig und erschöpfend. Die größeren Aufsätze sind nach den vier Richtungen: Geschichte, Recht, Wirtschaft und Betrieb gegliedert. Alle Abhandlungen stammen aus der Feder der berufensten Sachkenner und verdienen schon aus diesem Grunde weitgehende Beachtung. So gediegen wie die Darstellung selbst, ist auch die Auswahl des Stoffes. Das Werk bringt alles, was mit dem inländischen und ausländischen Postwesen zusammenhängt. Kein Gebiet ist ausgelassen. Die Geschichte, Organisation und Verwaltung der Deutschen Reichspost und der ausländischen Posten finden ihre Darstellung. Erörtert werden der Be-

trieb und die Einrichtungen der Deutschen Reichspost in allen Einzelheiten und in ihren vielgestalteten Formen. Das Finanz- und Rechnungswesen, das Bauwesen, die Personalverhältnisse der Beamten, Arbeiter und Angestellten und die sozialpolitischen Maßnahmen sind berücksichtigt. Das Handwörterbuch liefert auch einen vollkommenen Kommentar zum gesamten Postrecht. In zivil- und öffentlich-rechtlicher Beziehung werden die einschlägigen Rechtsfragen einer vielseitigen und gründlichen Prüfung unter Berücksichtigung von Schrifttum und Praxis unterzogen. Es ist ein Ding der Unmöglichkeit, an dieser Stelle alles auch nur andeutungsweise anzuführen, was das Werk bringt. Um dem Leser jedoch einen Begriff von der Vielseitigkeit und dem Aufbau zu verschaffen, sei es gestattet, hier einige der hauptsächlichsten Artikel aufzuführen, die unter den Buchstaben A und B vereinigt sind: Abbuchungsverfahren, Abgabe von Postbeamten an andere Verwaltungen, Abholung, Ablieferungsschein, Abrechnung, Adressiermaschine, Ägypten, Algerien, Amtsbezeichnungen (mit eingehender geschichtlicher Darstellung), Angestellte, Angestelltenversicherung, Ankunftsstempel, Anleihen, Anmietung von Räumen, Annahme von Postsendungen, Annahmebuch, Annahmemaschine (Zählkasse), Annahmeverweigerung, Anstellungsgrundsätze, Antwortscheine, Arbeiter, Arbeitereinstellung, Arbeitsnachweis, Arbeitsordnung, Arbeitszeit, Architektur (mit zahlreichen Abbildungen), Argentinien, Aufgabestempel, Aufsichtsdienst, Aufwertung, Aufzüge, Auskunftserteilung und Auskunftshaftung, Ausschließung von der Postbeförderung, Australischer Bund; Bahnhofsbriefe, Bahnposten, Bahnpostwagen (mit zahlreichen Abbildungen), Barfreimachungsmaschinen, Bargeldlose Zahlungen, Bauausführungen, Bautechnischer Dienst, Bauwesen, Bayerische Post, Beamtenausschüsse, Beamtenlaufbahnen (mit eingehender geschichtlicher Darstellung), Beamtenrecht, Beamtenschein, Begleitschein, Beibote, Beitreibungsbeschluß, Beiwagen, Belgien, Belohnungen, Beraubung, Beschädigung von Postsendungen, Beschlagnahme, Besoldung, Besteuerung im Postwesen, Betrieb, Betriebsverwaltungen, Beutelstücke, Bezirksstempel, Bilanz, Bolivia, Botenposten, Brasilien, Briefabfertigung, Briefaustauschstellen, Briefdurchgangskosten, Briefe, Briefgebühren, Briefkasten, Briefmarkenfälschungen, Briefportotaxen, Briefschließmaschinen, Briefsortiermaschinen, Briefstempelmaschinen (mit zahlreichen Abbildungen), Buchführung, Büromaschinen, Bulgarien. Wie schon angedeutet, tragen zahlreiche prächtige Abbildungen und Skizzen zum Verständnis des Textes in äußerst wirkungsvoller Weise bei.

Es kann jedem, der mit postalischen Fragen und Dingen zu tun hat, nur geraten werden, das Buch bald einmal in die Hand zu nehmen. Er wird es nicht gern wieder fortgeben und es zu besitzen wünschen. Das Handwörterbuch ist das auf wissenschaftlicher Grundlage aufgebaute Nachschlagebuch großen Stils, der unentbehrliche Ratgeber jedes Postfachmanns. Es tritt den großen weitbekannten Handwörterbüchern des öffentlichen Rechts ebenbürtig an die Seite. Aber nicht nur der Postfachmann, sondern auch die breite Öffentlichkeit kann an dem Werk nicht vorübergehen. Die kulturelle, soziale und wirtschaftliche Bedeutung der Post ist so überragend, die Post greift so tief in das Rechts- und Wirtschaftsleben des einzelnen und des Staates ein, daß das Buch auch für alle die ein unentbehrlicher Ratgeber werden muß, die der Deutschen Reichspost nicht angehören, aber durch ihren Beruf mit der Post in Berührung kommen. Möge das Buch die Verbreitung und Anerkennung finden, die es verdient.

Der Beamte und die Zeitung. Von O. Grosse, Präsident der Oberpostdirektion Erfurt. 66 Seiten. Preis 3 *RM*. Verlag von Gustav Fischer, Jena, 1927.

Das vorliegende Büchlein »Der Beamte und die Zeitung« verdient in Beamten- und Pressekreisen höchste Beachtung. Präsident Grosse ist besonders berufen, über diesen Gegenstand zu schreiben, weil er schon in jungen Jahren als Assistent Stephans journalistisch tätig war und auch unter den Nachfolgern des ersten Generalpostmeisters seine gewandte Feder in den Dienst der Verwaltung und der Zeitungen gestellt hat. Er ist auch der Schöpfer und Organisator der im Jahre 1917 eingerichteten Nachrichtenstelle des Reichspostministeriums, die von einem Beauftragten des Sparkommissars, Staatsministers Saemisch, als vorbildlich für die Pressestellen der übrigen Reichs- und Staatsbehörden bezeichnet worden ist. Soviel Befassung namentlich die Postbeamten auch mit dem Vertrieb und der Versendung der Zeitungen haben, so wenig ist ein großer Teil davon mit dem inneren Wesen der Presse und dem eigentlichen Zeitungsbetriebe bekannt. Das ist nachteilig für die Beziehungen zwischen der Deutschen Reichspost und der Presse, die so viel Berührungspunkte miteinander haben. In Dienstanweisungen und Geschäftsordnungen läßt sich nicht alles festlegen, was für den Verkehr der Behörden und Beamten mit den Zeitungen von Wichtigkeit ist. Hier bildet das Grossesche Buch eine wertvolle Ergänzung; es behandelt auf 66 Seiten die Organisation des amtlichen Pressedienstes, das bisherige Verhalten der Beamten zur Zeitung, das Wesen der Zeitung, ihren Aufbau und die Arbeit ihrer Hersteller und den Verkehr mit der Zeitung. Für die amtlichen Nachrichtenstellen wird das Buch bald ein unentbehrlicher Ratgeber sein; der billige Preis von 3 *RM* ermöglicht jedem Beamten die Beschaffung, die empfohlen werden kann.

Die Fernsprechanlagen mit Wählerbetrieb (Automatische Telephonie) von Dr.-Ing. Fritz Lubberger, Oberingenieur der Siemens & Halske A G Berlin. Dritte Auflage. Mit 160 Abbildungen, 277 Seiten. Preis geh. 11 *RM*, geb. 13 *RM*. Verlag von R. Oldenbourg, München und Berlin 1926.

Das klassische Buch des Wählerbetriebs, dessen zweite Auflage schon nach zwei Jahren vergriffen war, hat in der neuen Auflage außer vielen dem heutigen Stande der Technik entsprechenden Ergänzungen auch eine Umgestaltung insofern erfahren, als die den Bau der Apparate und Ämter stark beeinflussenden Fragen der Wirtschaftlichkeit herausgenommen worden sind und in einem besonderen Bande behandelt werden sollen. Einteilung, Anordnung und Behandlung des Stoffes ist hiervon abgesehen die alte. Der Darstellung der Grundforderungen für alle Systeme und der Lösung folgt die Kritik; daran schließen sich die zusätzlichen Forderungen wie Zählung, Nebenstellen, Privatanlagen, Störungen, Überwachung. Neben der scharf umrissenen Erläuterung aller Begriffe der technischen Nomenklatur liegt ein Vorzug des Buches darin, daß es sich nicht auf eine Beschreibung der einzelnen Systeme beschränkt, sondern die an den Bau der Apparate und ihrer Zubehörteile sowie an ihre Zusammenschaltung bis zur fertigen Anlage zu stellenden Aufgaben mit den vielfältigen Konstruktionsmöglichkeiten unter kritischer Beleuchtung herausarbeitet. Damit wird dem Leser im Verein mit den fast lückenlosen Anführungen der Literatur und vieler Patentschriften, selbst unter Zurückgreifen auf die in älteren

Patenten niedergelegten Vorschläge, eine sichere Beherrschung des gesamten Stoffgebiets des Wählerbetriebs ermöglicht.

Neu hinzugekommen sind u. a. die Stromlieferungsanlagen, die neuzeitlichen Einrichtungen für den Vororts- und Fernverkehr mit denen in Bayern und bei dem im Bau begriffenen Berliner Fernamt, dem größten der Welt, die Unterteilungen der Anlagen in New York, London und Berlin, die Nebenstellenanlage der Siemens & Halske AG für selbsttätigen Abgangs- und halbselbsttätigen Ankunftsverkehr und — zu der bisher allein gegebenen genauen Beschreibung des Wählersystems derselben Firma, des Reichspostsystems — die ebenso eingehenden Darstellungen der Systeme der Automatic Electric Co in Chikago, darunter des Direktor-Systems, des Drehwählersystems der Bell Telephone Manufacturing Co Antwerpen und des von L. M. Ericsson Stockholm. Die sonst noch bestehenden Wähleranlagen sind in einer Übersicht kurz gekennzeichnet.

Das Werk bietet eine vorzügliche Einführung in das recht verwickelt gewordene Feld der automatischen Telephonie und dem Fachmann ein wertvolles Handbuch. Sein planmäßig aufgebauter reicher Inhalt, die gute Ausstattung bei deutlichem Druck, die zweckmäßige Anordnung der Stromlaufskizzen und Abbildungen der Wähler, Gestelle, Kabelführungen usw. in einem Sonderheft und der recht wohlfeile Preis bilden die beste Empfehlung durch sich selbst.

Mit äußerster Kraft voraus! Erlebnisse aus großer Zeit von Georg Hennig. 110 S. Preis geh. 4 *RM*, geb. 5 *RM*. 1927. Verlag von R. Eisenschmidt, Berlin NW 7, Mittelstr. 18.

Verfasser, ein Angehöriger des Telegraphentechnischen Reichsamts, wurde ein Jahr vor dem Weltkriege zu den Funkern der Torpedobootsdivision ausgehoben und machte als solcher den Krieg auf verschiedenen Booten mit. Er zeigt die Ausbildung und den Werdegang des Funktelegraphengasten an Bord, seine Aufgaben und die damit verbundene weitreichende Verantwortung, die Lehr- und Lernjahre mit ihren für den Binnenländer in der zunächst völlig fremden Umwelt zuweilen recht bitteren, aber mit gesundem Humor ertragenen Erfahrungen, bis er sich heimisch fühlt und in der Sicherheit des tüchtigen Menschen mit offenen Sinnen auch Augen für die Schönheit der See gewinnt und die Liebe zum Meer in sein Inneres einziehen fühlt. In zahlreichen Einzelbildern und ohne ermüdende Aneinanderreihung der geschichtlichen Ereignisse folgen dann die Erlebnisse an Bord. Nordsee-Sturmfahrt, Nachtfahrt um Helgoland, Vorstoß der Torpedoboote, Weihnachtsfest an Bord, Küstenbeschießungen, Sundbewachung, Kämpfe in der Ostsee, die Skagerrakschlacht, Kampf mit den Minen, Graf Zeppelin an Bord und Heimkehr sind die Gegenstände der Erzählungsstücke, die ausklingen in die an das deutsche Volk gerichtete Mahnung, sich auf sich selbst zu besinnen, einig zu werden und zu bleiben, damit es wieder erstarke und der im alten, Sturm und Wogen bezwingenden Seemannswort: »Mit äußerster Kraft voraus!« liegenden Losung folgen kann.

Wem bei dem Gedanken an die Kieler Vorgänge im November 1918 das Herz schwer wird, mag sich an dem schlichten und ohne alles Stilgepränge, aber mit dem Herzblut warmer Begeisterung für Meer und Marine geschriebenen Bekenntnis echter Vaterlandsliebe erheben. Das Buch ist »der jungen Reichsmarine in dankbarer Erinnerung an unvergeßliche Dienstjahre in Krieg und Frieden mit wärmsten Wünschen für die Zukunft« gewidmet. Es spiegelt den in der alten Marine lebenden, das Zusammenwirken von Offizierkorps und Mannschaft betonenden Geist wider.

Dem sauber ausgestatteten, mit trefflichen Stichen geschmückten Werkchen ist die weiteste Verbreitung zu wünschen.

Die Post — ein Werk Kaiser Friedrichs III., nicht der Taxis. Von Postinspektor Ernst Kießkalt. 62 Seiten. Preis brosch. 0,50 *RM*, in Halbl. geb. 0,75 *RM*. Druck und Verlag des Bamberger Tagblattes, J. M. Reindl, Bamberg.

Wer über diese beachtenswerte Arbeit sich ein Urteil bilden will, muß besonders über die ursprüngliche Bedeutung des Wortes »Post« klar sein[1]). Nach Kießkalt wurde im 15. Jahrhundert posta oder poste zunächst in der männlichen Form gebraucht und bezeichnete nur einen von mehreren Leuten, die — an bestimmte Orte gestellt — demselben Zwecke dienten. In verkehrstechnischem Sinne bedeutete dieses Wort also den einzelnen Posten (Postreiter) in einer (Posten-) Kette berittener Eilboten. Die ganze Verkehrseinrichtung als solche bezeichnete man mit der Mehrzahl, also mit »postes« oder »Die Posten«. Erst später wurde die Einrichtung in der Einzahl und mit dem weiblichen Geschlechtsworte als »Die Post« bezeichnet. —

Kann man die Boteneinrichtungen Friedrichs III. nun aber eine Post nennen? — Ihm standen 20 reitende Kammerboten, Fußboten und »Ainspenige« zur Verfügung. Manche deutsche Reichsstadt hatte einen viel größeren Botenbetrieb. Die kaiserlichen Boten beförderten — so muß nach dem jetzigen Stande der Forschungen angenommen werden — je nach eintretendem Bedarf, also von Fall zu Fall, die aus der kaiserlichen Kanzlei abgehenden amtlichen Briefe in inneren Verwaltungssachen und in diplomatischen und politischen Angelegenheiten. Nirgends ist bezeugt, daß diese kaiserlichen Boten Friedrichs III. an bestimmten Tagen, auf bestimmten Straßen und zur Verbindung bestimmter Städte regelmäßig verkehrt haben. Diesen Beweis hätte Kießkalt aber für seine Behauptung, daß die Post ein Werk Friedrichs III. und nicht der Taxis sei, antreten müssen. Dabei soll sogar von der Forderung abgesehen werden, daß als charakteristisches Kennzeichen der Post schon vor mehr als 300 Jahren die Benutzungsmöglichkeit für jedermann gegen Zahlung fester Gebühren angesehen wurde. Aus allen diesen Gründen haben daher alle Fachschriftsteller die Boten Friedrichs III. eben als Boten und nicht als Posten angesehen.

Im übrigen gibt Kießkalt, der über große postgeschichtliche Kenntnisse verfügt, viele wichtige und bemerkenswerte Aufschlüsse. Überall erkennt man sein Streben, wissenschaftlich tief zu schürfen und dem Leser Neues zu bieten. Aus dem Werke spricht ein großer Forschungseifer, der den Verfasser allerdings zuweilen verführt, mit übertriebener Schärfe die Forschungsergebnisse anderer Posthistoriker zu bekämpfen. Der für postgeschichtliche Forschungen eingenommene Leser wird mit Spannung Kießkalts Ausführungen folgen.

[1]) Vgl. Hermann Kownatzky »Geschichte des Begriffs und Begriff der Post usw.« im Archiv für Post und Telegraphie 1923, Heft 10, S. 377.

Gerichtliche Entscheidungen.

A. Postrecht.

1. An einer städtischen Briefsammel- und Verteilungsstelle dürfen städtische Verwaltungsstellen nicht teilnehmen, die postrechtlich als selbständige Absender und Empfänger anzusehen sind (PG §§ 1, 27). Der Begriff der Privatbeförderungsanstalt des § 2a PG erfordert das Merkmal der Gewerbsmäßigkeit.

Reichsgericht, 2. Strafsenat, Urteil vom 8. November 1926, 2. D. 667. 1926 (RGSt Bd. 60 S. 423).

Aus den Gründen:

»A. Auf Grund der Feststellung, daß die Angeklagten zu Berlin in den Jahren 1922 bis 1925 gemeinschaftlich verschlossene Briefe gegen Bezahlung von einem Orte mit einer Postanstalt nach anderen Orten mit einer Postanstalt des Inlandes auf andere Weise als durch die Post befördert haben, sind die Angeklagten wegen Zuwiderhandlung gegen die §§ 1 Nr. 1, 27 des Postgesetzes (PG) verurteilt worden, da die Bezirksämter der Gemeinde Groß-Berlin ihren Briefwechsel mit einer Anzahl bestimmter auswärtiger Stadtverwaltungen durch die »Haupt-Briefverteilungsstelle« (H-Br) der Stadt Berlin gehen lassen und ebenso die von jenen Stadtverwaltungen an sie gerichteten Zuschriften durch Vermittlung der H-Br empfangen. Das angegriffene Urteil stützt sich auf die Entscheidung des Reichsgerichts vom 15. Mai 1923 (RGSt Bd. 57 S. 297). Dort ist mit Bezug auf einen ähnlich liegenden Fall, betr. die Briefbeförderung durch die Stadt Mainz, ausgesprochen, daß die Sammlung und Verteilung von Briefen zur Beförderung im Sinne des PG gehört, wenn die Sonderstellen der städtischen Verwaltung postrechtlich als selbständige Absender oder Empfänger anzusehen sind[1]).

Die Eigenschaft der am Sammelsendungsverkehr der H-Br beteiligten Berliner Bezirksämter als selbständiger, vom Magistrat Berlin verschiedener Postverkehrspersönlichkeiten hat die Strafkammer bejaht. Auf die Beurteilung dieser Frage ist es ohne Einfluß, ob die auswärtigen Städte vielfach nicht wissen, zu welchem besonderen Bezirksamt eine Angelegenheit gehört, in der sie einen Brief nach Berlin richten. Die Revision führt aus, daß die Bezirksämter keine selbständigen Behörden im staatsrechtlichen Sinne seien und daß sie daher auch nicht als selbständige Persönlichkeiten im Sinne des PG angesehen werden könnten. Diese Folgerung ist nicht zwingend, da sich der Begriff der staatsrechtlichen Selbständigkeit mit dem der postrechtlichen Selbständigkeit im Sinne der erwähnten Reichsgerichtsentscheidung nicht deckt. Es ist aber auch nicht anzuerkennen, daß die Bezirksämter der staatsrechtlichen Selbständigkeit ermangeln. Dieser Auffassung steht § 14 Abs. 2 des preußischen Gesetzes über die Bildung der neuen Stadtgemeinde Berlin vom 27. April 1920, wonach die Anzahl und die Grenzen der Verwaltungsbezirke mit Zustimmung der beteiligten Bezirksversammlungen abgeändert werden können, nicht entgegen. Der Revision ist auch nicht zuzugeben, daß den Bezirksbehörden, an deren Spitze nach § 23 Abs. 5 des genannten Gesetzes ein besonderer Bürgermeister steht, nur »ganz geringfügige Befugnisse« überwiesen worden seien. Das Gegenteil ergibt sich vielmehr aus den ihnen durch § 25 des Gesetzes zugeteilten Aufgaben, durch die im Interesse der Dezentralisation der Verwaltung für die Betätigung der zentralen Körperschaften ganz bestimmte Grenzen gezogen sind. Danach sind die Bezirksämter nicht lediglich ausführende Organe des Magistrats, vielmehr liegt bei ihnen der Schwerpunkt der örtlichen Verwaltung. Das Bestreben des Gesetzgebers ging dahin, den einzelnen Verwaltungsbezirken in der Verwaltung möglichst freien Spielraum zu lassen. Die Selbständigkeit ihres eigenen Ermessens wird dadurch nicht ausgeschlossen, daß sie gemäß § 25 Abs. 1 des Gesetzes, soweit ihnen der Magistrat Geschäfte zuweist, diese zur Sicherung der Einheitlichkeit der Verwaltung nach den vom Magistrat aufgestellten »Grundsätzen« führen sollen und daß der Magistrat im Falle des § 27 die Ausführung von Beschlüssen der Bezirksämter verhindern kann. Ihre postrechtliche Selbständigkeit wird auch dadurch nicht in Frage gestellt, daß die Bezirksämter keine eigene Finanzhoheit und keinen eigenen Etat haben. Sie kommt vielmehr in besonderer Weise dadurch zum Ausdruck, daß ihnen nach § 25 Abs. 3 des Gesetzes durch Ortsgesetz die Befugnis übertragen werden kann, die Stadtgemeinde nach außen zu vertreten. Abzulehnen ist der Standpunkt der Revision, daß die Tätigkeit der Bezirksämter infolge ihrer Eigenschaft als ausführende Organe des Berliner Magistrats dem fraglichen Verbote nicht unterliege. Das Verwaltungsrecht bietet auch sonst zahlreiche Beispiele dafür, daß Behörden, die anderen untergeordnet sind und deren Weisungen zu befolgen haben, gleichwohl nicht als unselbständig zu bezeichnen sind. Bei solcher Sachlage ist die Ansicht des Berufungsgerichts, daß die Bezirksämter nicht bloße Abteilungen des Berliner Magistrats, sondern selbständige Postverkehrspersönlichkeiten sind, welche die nach außerhalb herausgehenden und von auswärts einlaufenden Sendungen selbst unmittelbar bei der Post aufgeben oder von ihr in Empfang nehmen mußten, rechtlich nicht zu beanstanden.

Die Anwendbarkeit des § 59 StGB ist schon durch die Feststellung ausgeschlossen, daß sich die Angeklagten über die Stellung der Bezirksämter als selbständiger Gemeindebehörden nicht in Unkenntnis befunden haben. Übrigens hat das Reichsgericht in dem Urteil RGSt Bd. 37 S. 389 bereits entschieden, daß die Norm des § 1 PG, gegen welche die Angeklagten verstoßen haben, zum »unauslösbaren Bestandteil« eines Strafgesetzes geworden ist. Eine unrichtige Auslegung des § 1 ist daher ein unbeachtlicher Strafrechtsirrtum. Die persönliche Verantwortlichkeit der Angeklagten, die auch durch pflichtwidrige Nichthinderung eines ungesetzlichen Verfahrens begründet wird, ist hiernach ohne Rechtsirrtum bejaht worden.

[1]) Nach dem angezogenen Urteil des RG, 1. Strafsenat, vom 15. Mai 1923, 1. D. 734. 1922 (RGSt Bd. 57 S. 299/300) verstößt die Einrichtung einer städtischen Sammelstelle für die Sammlung und Verteilung der von den einzelnen städtischen Verwaltungsstellen einer Gemeinde ausgehenden und für sie eingehenden Briefe gegen PG § 27 Nr. 1, wenn die der Sammelstelle angeschlossenen Dienststellen postrechtlich als selbständige Absender und Empfänger anzusehen sind. In diesem Falle übernimmt die Sammelstelle einen Teil der nach PG § 1 der Post allein vorbehaltenen Beförderung. Dagegen ist die Tätigkeit der Sammelstelle nicht zu beanstanden, wenn die gesamte Stadtverwaltung mit allen Amtsstellen, deren Briefe über die Sammelstelle gehen, als eine Einheit, als ein Absender und ein Empfänger anzusehen ist. In diesem Fall geht die Sammlung der abzusendenden Briefe ihrer Beförderung voraus, die Verteilung der ankommenden Briefe folgt ihr nach, Sammlung und Verteilung bilden nur einen Vorgang innerhalb der Verwaltung des Absenders und Empfängers und werden vom Postrecht nicht berührt. Eine rechtliche Einheit bildet die gesamte städtische Verwaltung, wenn ihre Verwaltungsstellen nach dem Stande des öffentlichen Rechts der behördlichen Selbständigkeit entbehren und der Oberbürgermeister befugt ist, die Verwaltung der Gemeinde in ihren verschiedenen Zweigen zu regeln. Ist dies der Fall, so kommt einer solchen Ordnung auch für das Gebiet des Postrechts entscheidende Bedeutung bei, und sie ist nicht deshalb unzulässig und nicht insoweit unwirksam, als durch Einrichtung einer gemeinsamen Brief-Eingangs- und Abgangsstelle der DRP Gebühren entgehen, die sie bis dahin hatte. Es kommt ferner nicht darauf an, ob sich an dem Sammelbetrieb Dienststellen beteiligen, die auch von sich aus Postsendungen aufgeben, und an die unter eigener Anschrift Postsendungen gerichtet werden. Entscheidend ist vielmehr, »ob die einzelnen in Frage kommenden Stellen als selbständige Behörden zu gelten haben. Der Begriff der Behörde ist durch den Beschluß der Vereinigten Strafsenate in RGSt Bd. 18 S. 246 (250) bestimmt. Eine Stelle, die, durch Recht und Verfassung auf die Dauer eingerichtet und geregelt und zur Erfüllung staatlicher Aufgaben nach eigenem Ermessen berufen, einen Teil der Staatsgewalt ausübt, ist hiernach eine selbständige Behörde. Das gilt entsprechend auch für Ämter, die innerhalb der Gemeinde und auf Grund des Gemeinderechts errichtet sind.«

B. Hinsichtlich des Ortsverkehrs hat die Strafkammer verneint, daß eine unzulässige Beförderung verschlossener Briefe im Ursprungsort gegen Bezahlung durch Boten, die im Dienste einer Privatbeförderungsanstalt stehen, stattgefunden habe. Demgegenüber macht die Nebenklägerin geltend: Die Auffassung der Strafkammer, daß eine Beförderung gegen Bezahlung im Sinne des § 2a PG Gewerbsmäßigkeit voraussetze, sei irrig. Der klare Wortlaut der Vorschrift biete für diese Annahme keine Stütze. Das Urteil des 2. Strafsenats RGSt Bd. 58 S. 167 werde auch von dem 1. Strafsenat in der Entscheidung RGSt Bd. 58 S. 293 angezweifelt. In dem letzterwähnten Urteil hat es der 1. Strafsenat »dahingestellt« gelassen, ob der Rechtsanschauung des 2. Strafsenats beizupflichten ist, daß der Begriff der Privatbeförderungsanstalt das Merkmal der Gewerbsmäßigkeit erfordert, da die Erörterung dieser Frage unter den dort festgestellten Umständen nicht erforderlich erschien. Die gegenwärtige Sachlage gibt dem erkennenden Senat keinen Anlaß, seinen bisherigen Standpunkt zu verlassen. Danach fehlt es im gegebenen Falle an einer wesentlichen Voraussetzung der den Angeklagten zur Last gelegten Zuwiderhandlung gegen § 2a PG, der nach seiner Begründung dem gewerbsmäßigen Privatpostbetrieb entgegentreten wollte (RGSt Bd. 43 S. 29).«

2. Sorgfaltspflicht des Kassenverwalters; kein Ausgleich zwischen Mehr- und Minderbeträgen bei nicht erkennbarem Zusammenhang.
(RG vom 17. September 1926 III 446/25.)

Der Kassenbeamte D. bei der Zahlstelle des Postamts (PA) in B. hatte am 26. Januar 1924 die Überschüsse für die Ablieferung fertigzustellen. Die Postschaffner, die die Barablieferungen den Abnahmestellen zu überbringen hatten, übernahmen die Gelder ungezählt. Später stellte sich heraus, daß die Ablieferungen an die Stadthauptkasse und die W...bank miteinander verwechselt worden waren. Während die Stadthauptkasse das abgelieferte Geld sogleich zurückschickte und einen Fehlbetrag von 338 Billionen ℳ feststellen ließ, erklärte die W...bank, daß die Ablieferung an sie gestimmt, also keinen entsprechenden Mehrbetrag gezeigt hätte. Das Gegenteil ließ sich nicht mehr nachweisen.

Die Oberpostdirektion (OPD) erklärte den Kassenbeamten D. für haftpflichtig und erließ gegen ihn einen Beitreibungsbeschluß. Der Beamte lehnte die Übernahme der Ersatzpflicht ab, weil er im Dienst überlastet gewesen sei. Gleichzeitig beanspruchte er den Ausgleich des Kassenminderbetrags mit einem in seiner Kasse im vorangegangenen Monat — Dezember 1923 — festgestellten Mehrbetrag von 1 160 Billionen ℳ. Das Landgericht gab seiner Klage statt. Es stellte zwar fest, daß D. als Kassenbeamter seine Sorgfaltspflicht verletzt habe, hielt aber einen Ausgleich zwischen Mehr- und Minderbetrag für billig.

Die OPD legte gegen diese Entscheidung Berufung ein mit dem Erfolg, daß das Oberlandesgericht das Urteil des Landgerichts wieder aufhob und den Beamten für haftpflichtig erklärte. Insbesondere wurde eine gerichtliche Einmischung in die inneren postalischen Bestimmungen über den Ausgleich von Mehr- und Minderbeträgen abgelehnt. Der Rechtsstreit wurde von dem Beamten bis zur Revisionsinstanz weitergeführt; die Klage wurde aber durch Urteil des Reichsgerichts vom 17. September 1926 III 446/25 endgültig zurückgewiesen. Aus den Urteilsgründen:

»Es ist nicht rechtsirrtümlich, wenn das Berufungsgericht, insoweit im Einklang mit dem Landgericht, eine Fahrlässigkeit des Beamten darin sieht, daß er die beiden Zettel verwechselt hat, durch die die Höhe der Barabliefernugen — jede für sich — festgestellt war. Er hat zur Entschuldigung dieser Verwechslung nicht etwa geltend gemacht, sie beruhe auf einem von ihm nicht zu vertretenden vorübergehenden Versagen seiner Geisteskräfte oder einem sonstigen Zufall, sondern er sei überlastet gewesen. Demgegenüber hat das Berufungsgericht aber festgestellt, er hätte, ehe er die Zettel auflegte, die in Päckchen mit runden Beträgen gebündelten Geldscheine nur grob durchzuzählen brauchen, was ohne nennenswerten Zeitverlust möglich gewesen wäre, und die Unterlassung dieser einfachen Maßnahme beruhe darauf, daß der Beamte die pflichtgemäße Sorgfalt aus den Augen gelassen habe. An diese rein tatsächlichen Feststellungen ist das Reichsgericht gebunden.

Ob das Verschulden des Klägers schwer oder leicht zu bewerten ist, ist ohne Belang, da er der Deutschen Reichspost (DRP) auch für leichtes Verschulden aufzukommen hat (RGZ Bd. 95 S. 346). Wenn auch ein Beitreibungsbeschluß nach § 141 RBG nur erlassen werden kann, wenn die Aufsichtsbehörde die Überzeugung gewonnen hat, daß der Fehlbetrag durch grobes Versehen des Beamten entstanden ist, so muß doch die Klage, auch soweit sie auf Aufhebung des Beschlusses gerichtet ist, abgewiesen werden, wenn sich ein auch nur leichtes Versehen als Ursache des Schadens ergibt (RGZ Bd. 99 S. 74).

Daß durch die Verwechslung der beiden Zettel der Schaden entstanden ist, hat das Berufungsgericht für die Revision unangreifbar festgestellt. Ob auch die anderen dem Beamten schuldgegebenen Unterlassungen bei der Entstehung des Verlusts mitgewirkt haben, kann dahingestellt bleiben. Der Angriff der Revision gegen die Feststellungen des angefochtenen Urteils, die eine solche Ursächlichkeit bejahen, muß aber auch schon daran scheitern, daß die Revision z. B. nicht auf Verletzungen des § 287 ZPO gestützt werden kann (RGes. vom 21. Dezember 1925, BO vom 15. Januar 1924).

Die auf angebliches Mitverschulden des Postschaffners W. gegründete Rüge der Revision, § 254 BGB sei verletzt, ist ungerechtfertigt. Das Berufungsgericht hat ausdrücklich festgestellt, daß das Verhalten W's, der sich mit einer vorläufigen Quittung der W...bank begnügt und nicht auf eine ordnungsmäßige Quittung gewartet hat, den Verlust weder verursacht noch erleichtert habe. Übrigens würde auch ein mitwirkendes Verschulden W's nicht zu einer Entlastung des Beamten gegenüber der DRP führen (RGZ Bd. 95 S. 347).

Mit Recht hat das Berufungsgericht es abgelehnt, auf den Fehlbetrag vom 26. Januar 1924 den Mehrbetrag von 1 160 Billionen ℳ anzurechnen, den die Kasse des Beamten im Dezember 1923 aufgewiesen hat. Nach der Allgemeinen Dienstanweisung VIII § 32 darf der Amtsvorsteher und im Zweifel die OPD Mehr- und Minderbeträge bei unzweifelhaft ursächlichem Zusammenhang gegeneinander ausgleichen, auch wenn sie aus verschiedenen Monaten oder von verschiedenen Kassen oder Abrechnungsstellen herrühren. Es kann dahingestellt bleiben, ob es sich hier um eine sachlich rechtliche und nicht vielmehr nur um eine rechnungstechnische Vorschrift handelt. Jedenfalls ist die Ausgleichung völlig dem Ermessen der vorgesetzten Dienststelle überlassen und eine richterliche Nachprüfung, ob die Behörde den richtigen Gebrauch davon gemacht hat, ausgeschlossen.«

B. Telegraphen- und Fernsprechrecht.

1. Zwangsweise Einziehung von Fernsprechgebühren während einer Geschäftsaufsicht über das Vermögen des Teilnehmers; nachträgliche Anfechtung dieser Einziehung im späteren Konkurs des Teilnehmers.

§ 12 des Fernsprechgebührengesetzes vom 17. Aug. 1923 (Reichsgesetzbl. I S. 802); § 13 der Bekanntmachung über die Geschäftsaufsicht zur Abwendung des Konkurses vom 14. Dezember 1916 (Reichsgesetzbl. S. 1363) in der Fassung der Verordnungen vom 8. Februar und 14. Juni 1924 (Reichsgesetzbl. I S. 51 und 641); § 30 der Konkursordnung.

Urteil des Amtsgerichts Rathenow vom 11./18. November 1926 — 4 C 1475. 26 —.

Auf Antrag des Fernsprechteilnehmers L. — einer offenen Handelsgesellschaft — in R. hatte das Amtsgericht Rathenow am 25. September 1925 die Geschäftsaufsicht angeordnet. Im Monat Oktober 1925, also während der Dauer der Geschäftsaufsicht, entstanden an Fernsprechgebühren 46,25 ℛℳ. Der Betrag wurde aus unbekannten Gründen nicht gezahlt

und wegen der 46,25 *RM* am 7. Dezember 1925 während der Geschäftsaufsicht ein Posten Eisen bei dem Teilnehmer gepfändet. Am 30. Dezember 1925 wurde die Geschäftsaufsicht aus unbekannten Gründen aufgehoben und am 9. Januar 1926 wurde über das Vermögen des Teilnehmers das Konkursverfahren eröffnet. Nach der Eröffnung des Konkurses am 6. Februar 1926 wurde das gepfändete Eisen versteigert und aus dem Versteigerungserlös behielt die Reichspost (DRP) 46,25 *RM*. Der Konkursverwalter verlangte die Herauszahlung dieser 46,25 *RM* zur Konkursmasse, indem er die Pfändung vom Dezember 1925 auf Grund des § 30 Ziffer 2 der Konkursordnung (KO) anfocht. Das Amtsgericht Rathenow hat der Klage stattgegeben und die DRP zur Herauszahlung der 46,25 *RM* an die Konkursmasse verurteilt.

Aus den Gründen:

»Da die Geschäftsaufsicht am 25. September 1925 angeordnet ist, die Fernsprechgebühren aber im Oktober während der Geschäftsaufsicht entstanden sind, so nahm die beklagte Reichspost wegen dieser Forderung an der Geschäftsaufsicht nicht teil, sie war zur Pfändung wegen ihrer Forderung berechtigt ohne Rücksicht darauf, ob Zahlungseinstellung erfolgt war oder nicht. Nun aber ist am 9. Januar das Konkursverfahren eröffnet worden und Kläger macht gemäß § 30 Ziffer 2 KO die Anfechtung geltend. Dazu ist er als Konkursverwalter gemäß § 36 KO befugt. Es fragt sich, ob diese Anfechtung durchgreift. Hier kommt in Betracht, wann man die Zahlungseinstellung als geschehen annimmt.

Ohne weiteres kann gesagt werden, daß mit Anordnung der Geschäftsaufsicht auch eine Zahlungseinstellung stattfindet. Denn Zahlungsunfähigkeit ist Voraussetzung der Anordnung der Geschäftsaufsicht (§ 1 der Verordnung über die Geschäftsaufsicht); Zahlungsunfähigkeit hat aber die Zahlungseinstellung, weil flüssige Mittel nicht vorhanden sind, zur Folge. Mithin ist regelmäßig bei Anordnung der Geschäftsaufsicht Zahlungseinstellung als gegeben zu erachten. Die Pfändung hat hiernach nach Zahlungseinstellung stattgefunden. Damit sind Mittel des Schuldners den übrigen Konkursgläubigern entzogen worden, da die Versteigerung später stattgefunden hat. Die beklagte DRP hat somit nach der Zahlungseinstellung für ihre Forderung eine Sicherung und Befriedigung erlangt, die sie nicht zu beanspruchen hatte (RGZ 32, S. 66 Bd. 79 S. 390), obwohl ein Recht auf Befriedigung selbst bestand. Hiernach greift die Anfechtung aus § 30 Ziffer 2 KO durch, wenn die beklagte Reichspost nicht nachweist, daß ihr weder die Zahlungseinstellung noch die Absicht des Gemeinschuldners, sie zu begünstigen, bekannt war. Letztere Absicht ist hier allerdings ausgeschlossen, da Gemeinschuldner (Fernsprechteilnehmer L.) im Wege der Zwangsvollstreckung in Anspruch genommen ist, nachdem er Gegenleistung nach Zahlungseinstellung in Empfang genommen hatte. Es braucht von der DRP nur nachgewiesen zu werden, daß sie keine Kenntnis von der Zahlungseinstellung gehabt habe. Dieser Beweis ist nicht geführt. Wenn eine offene Handelsgesellschaft nicht einmal ihre Fernsprechgebühren bezahlt, sondern es dieserhalb zur Pfändung kommen läßt, ist das ein Zeichen der Zahlungsunfähigkeit, mindestens der Zahlungseinstellung. Die Beklagte will erst später die Anordnung der Geschäftsaufsicht mitgeteilt erhalten haben. Hierauf kommt es aber nicht an. Selbst wenn die Geschäftsaufsicht nicht öffentlich bekanntgemacht sein sollte, so pflegt doch die Geschäftswelt, der auch die Beklagte angehört, von jeder Geschäftsaufsicht zu erfahren. Wer sich darum nicht bekümmert, also sich dem Kennenlernen verschließt, muß die Kenntnis als solche gelten lassen. Ob das Postamt in R. gerade diese Kenntnis erhalten hat, ist gleichgültig. Alles spricht dafür, daß die Pfändung in Kenntnis der Zahlungseinstellung erfolgt ist. Somit ist die Pfändung aus § 30 Ziffer 2 KO anfechtbar. Die Post muß daher das zurückgewähren, was sie erlangt hat .....

Es muß zugegeben werden, daß dieses Ergebnis wenig befriedigt. Die Geschäftsaufsichtsverordnung kennt aber nun einmal nicht, wie die KO, »Masseschulden« und »Massekosten«. Es fehlt an einer ähnlichen Bestimmung, obwohl doch ohne Fernsprecher die Fortsetzung des Geschäfts, ja die Geschäftsaufsicht selbst, kaum möglich wäre.

Die Folge wird sein, daß die Reichspost nach Anordnung einer Geschäftsaufsicht die Gebühren nicht mehr stunden, sondern Vorausbezahlung begehren wird, um gegen derartige Ausfälle gedeckt zu sein, da gerade ihr bei ihrer behördenähnlichen Konstruktion jener Nachweis der Nichtkenntnis meist unmöglich sein dürfte[2]).«

[2]) I. Richtig ist in dem Urteil nur das Eine, daß die DRP nach § 13 der Geschäftsaufsichtsverordnung zu den von dem Geschäftsaufsichtsverfahren »nicht betroffenen Gläubigern« gehört, weil das Teilnehmerverhältnis zur Zeit der Anordnung der Geschäftsaufsicht bestanden hat und damals von beiden Teilen nicht vollständig erfüllt war. Vgl. darüber auch Breithaupt im Archiv 1926 S. 277, 278; die entgegengesetzte Ansicht von Deußing in der Telegraphenpraxis 1924 S. 33 ist verfehlt.

II. Dagegen unterliegen das Ergebnis und die sonstigen Ausführungen des Gerichts über die Anfechtung der Pfändung nach den verschiedensten Richtungen **gewichtigen Bedenken.**

1. Schon die ersten drei Sätze über die Frage der Anfechtung (zweiter Absatz der »Gründe«) zeigen, daß das AG Rathenow den Begriff der »Zahlungseinstellung« im Sinne des § 30 KO verkannt und die höchstrichterliche Rechtsprechung über die ganze Frage (RGZ Bd. 100 S. 62) unbeachtet gelassen hat. Die Geschäftsaufsichtsverordnung sieht davon ab, die von dem Geschäftsaufsichtsverfahren nicht betroffenen Gläubiger, zu denen die DRP wegen ihrer Fernsprechgebühren in derartigen Fällen gehört, in einem späteren Konkursverfahren zu bevorzugen (vgl. Begründung zur Geschäftsaufsichtsverordnung in dem Preußischen Justizministerialblatt 1917 S. 34). Zahlungen von Fernsprechgebühren und Pfändungen wegen solcher Gebühren, die während eines Geschäftsaufsichtsverfahrens stattgefunden haben, können in einem späteren Konkursverfahren einer Anfechtung nach § 30 KO unterliegen. Keinesfalls ist aber eine solche Anfechtung ohne weiteres zulässig. Das Reichsgericht hat in einem grundlegenden, aus dem Wesen und Zweck der Geschäftsaufsicht abgeleiteten Urteil vom 28. September 1920 (RGZ Bd 100 S. 62 ff.) eingehend darauf hingewiesen, daß »die Zahlungseinstellung, die der Zahlung oder Pfändung vorangegangen und der DRP bekannt gewesen sein muß, um eine nachträgliche Anfechtung der Zahlung und Pfändung zu begründen, **nicht** diejenige Zahlungsunfähigkeit ist, wegen deren die Geschäftsaufsicht angeordnet worden war«. Das Urteil des AG Rathenow läßt eine Begründung dafür vermissen, wie es im Widerspruch mit diesem grundlegenden Urteil des Reichsgerichts zu einer gegenteiligen Anschauung gelangen konnte. — Anfechtbar wäre danach die Pfändung des PA in R. im vorlegenden Falle nur dann gewesen, wenn es während des schwebenden Geschäftsaufsichtsverfahrens zu einer besonderen Zahlungseinstellung dadurch gekommen wäre, daß der Teilnehmer infolge eines nicht lediglich vorübergehenden (s. RGZ. 100 S. 65, zweiter Absatz) Mangels an Zahlungsmitteln und Kreditmöglichkeiten die Forderungen der an dem Verfahren nicht betroffenen Gläubiger nicht befriedigen konnte, und wenn ferner **deshalb** (!) das Geschäftsaufsichtsverfahren aufgehoben und das Konkursverfahren eröffnet worden wäre, und wenn endlich der DRP das Maß und die Bedeutsamkeit dieser Zahlungseinstellung bei der Pfändung bekannt gewesen wäre. Diese Richtlinien des Urteils, RGZ Bd. 100 S. 62, hat das neueste Reichsgerichtsurteil über diese Frage (RGZ Bd. 114 S. 206 = Juristische Wochenschrift 1927 S. 383 Nr. 16) bestätigt. Hinsichtlich der Rechtshandlungen, die während des Geschäftsaufsichtsverfahrens vorgenommen werden, sagt das Reichsgericht im Bd. 114 S. 206 wörtlich: »es würde zu unerträglichen Ergebnissen führen, wenn man die Wirkung der aus der Einleitung der Geschäftsaufsicht erfolgten Zahlungseinstellung auch auf die **späteren** Rechtshandlungen bejahen müßte, da sonst fast alle nach der Anordnung der Geschäftsaufsicht vorgenommenen Geschäfte der Anfechtung verfallen sein würden.« Man kann diesen Worten nur zustimmen; sie allein ermöglichen es überhaupt, ein Geschäftsaufsichtsverfahren durchzuführen. Sonst müßte man allerdings allen an dem Geschäftsaufsichtsverfahren nicht betroffenen Gläubigern dringend raten, schleunigst alle ihre Rechtsbeziehungen mit dem Schuldner zu lösen und damit den Zusammenbruch herbeizu-

2. Behauptet ein Fernsprechteilnehmer die Unrichtigkeit der Ortsgesprächszählungen der Reichspost, so muß er die Unrichtigkeit nachweisen. Anforderungen an das Maß des Nachweises, den der Teilnehmer in solchen Fällen erbringen muß.

§ 25 II Satz 3 der Fernsprechordnung vom 21. Juni 1924 (Amtsbl des RPM S. 371).

Urteil des AG Berlin-Charlottenburg vom 14. Juni 1926, 39 C 784/26.

Die Gründe des Urteils lauten:

»Die Klägerin verlangt von der Deutschen Reichspost Rückzahlung angeblich zu viel erhobener Fernsprechgebühren. Nach der Fernsprechordnung (FO) vom 21. Juni 1924 (Amtsbl. des

führen, den das Geschäftsaufsichtsverfahren gerade verhüten will. Die danach notwendigen Feststellungen über die Bedeutung der Zahlungseinstellung des Geschäftsaufsichtsverfahrens hat das Amtsgericht aber überhaupt nicht getroffen; es hat auch eine Prüfung nach dieser Richtung nicht angestellt. Bei Anwendung des Urteils des Reichsgerichts Band 100 S. 62 wäre die Entscheidung anders ausgefallen.

In derartigen Rechtsstreitigkeiten werden die Entscheidungen des Reichsgerichts Bd. 100 S. 62 und Bd. 114, S. 206 stets zu beachten und zu verwerten sein.

2. Auf das Beweisangebot der DRP, daß die vollstreckende Behörde nicht einmal von der Geschäftsaufsicht, geschweige denn von einer Zahlungseinstellung Kenntnis gehabt hat, ist das Gericht mit Unrecht nicht eingegangen. Es hat dabei übersehen, daß der § 30 Ziffer 2 KO einen derartigen Beweis auch in den Fällen zuläßt, in denen die Unkenntnis der Zahlungseinstellung auf vermeintlicher Unachtsamkeit beruhte. Das Gericht hat eine Unkenntnis, die es — obendrein tatsächlich ohne Grund — für fahrlässig hält, der Kenntnis gleichgestellt, damit aber den § 30 Ziffer 2 KO verletzt und sich auch in diesem Punkte in Widerspruch mit der ständigen Rechtsprechung des Reichsgerichts gesetzt. Das Reichsgericht hat im Bd. 95 S. 153 wörtlich folgendes ausgeführt: »In dem § 30 KO bedeutet Kenntnis, wie das Reichsgericht in ständiger Rechtsprechung ausgeführt hat, das positive Kennen. Das Kennenmüssen (fahrlässige Nichtkenntnis) ist der Kenntnis **nicht** gleichgestellt, ebensowenig genügen ein bloßes Vermuten oder die Überzeugung von einer bevorstehenden Zahlungseinstellung.«

Im übrigen ist es nicht richtig, daß die Tatsache, daß ein Teilnehmer Fernsprechgebühren nicht bezahlt, bereits ohne weiteres auf eine »Zahlungseinstellung« schließen läßt. Das tägliche Leben beweist das Gegenteil. Im übrigen müßte ja, wenn das Amtsgericht in diesem Punkte recht hätte, die DRP erwägen, ob sie nicht jede Nichtzahlung, ja sogar jede Säumnis in der Bezahlung von Fernsprechgebühren mit der Sperre oder sogar mit der Entziehung des Anschlusses beantworten müßte.

3. Die Schlußausführungen des Urteils übersehen, daß dann, wenn die Pfändung anfechtbar war, ganz ebenso eine Vorauszahlung anfechtbar wäre. Denn Vorauszahlungen sind ebenso gut »Rechtshandlungen« im Sinne des § 30 Ziffer 2 KO wie Pfändungen. Was sollten dann also Vorauszahlungen nützen? Sie wären doch, wenn das Urteil des Amtsgerichts Rathenow richtig wäre, ebenso anfechtbar wie die Pfändung! Auch hier bewegt sich daher das Gericht in Irrtümern.

Die Folge einer Rechtsprechung, wie sie das Amtsgericht Rathenow einschlägt, wäre lediglich die, daß sich die DRP vor die Frage gestellt sähe, ob nicht bei Geschäftsaufsichtsverfahren die Anschlüsse der Teilnehmer sofort zu sperren und zu kündigen wären, um die Reichspost vor Schaden zu bewahren. Wenn demgegenüber das Gericht ausführt, daß »ohne Fernsprecher die Fortsetzung des Geschäfts, ja der Geschäftsaufsicht selbst, kaum möglich wäre«, so zeigt das am deutlichsten, ein wie unbefriedigendes Ergebnis das Urteil darstellt. Näher hätte es dann doch gelegen, auf Grund dieser Erwägung an der Hand der Rechtsprechung des Reichsgerichts einen Weg zu finden, der es der DRP ermöglicht, ohne eigenen Schaden den Fernsprechanschluß während der Geschäftsaufsicht aufrechtzuerhalten, anstatt sie auf den — bei der Rechtsauffassung des AG Rathenow ganz unausbleiblichen — Weg der Anschlußentziehung zu drängen.

4. Endlich muß noch darauf hingewiesen werden, daß die Deutsche Reichspost eine Reichsverwaltung ist. Ihre Dienststellen haben nicht, wie das Amtsgericht annimmt, lediglich eine »behördenähnliche (!) Konstruktion«, sondern sind echte, unmittelbare Reichsbehörden. Ein Blick in das Reichspostfinanzgesetz genügt. Auch in diesem Punkte muß das Urteil richtiggestellt werden.

RPM S. 371) trifft die Beweislast die Klägerin. Ein schlüssiger Beweisantritt liegt jedoch nicht vor. In der Klage hatte die Klägerin behauptet, sie habe von dem Anschluß in der streitigen Zeit überhaupt keine Gespräche geführt. Der Apparat habe nur zur Aufnahme von an die Klägerin gerichteter Anrufe gedient. Die beklagte Reichspost hat demgegenüber zutreffend unter Beibringung von Schreiben der Klägerin dargelegt, daß diese Behauptung unrichtig sein müsse. Hierauf hat die Klägerin zugegeben, daß auch von dem Anschluß Gespräche geführt worden seien, sie seien nur erheblich geringer gewesen, als die Beklagte angibt. Es liegt in der Natur der Verhältnisse, daß, abgesehen von besonders gearteten Fällen, der Nachweis über die Zahl von Gesprächen, die von einem Apparat aus in einem Geschäft geführt worden sind, gegenüber dem Kontrollsystem der Post nur dann schlüssig angetreten werden kann, wenn in dem Geschäft eine Einrichtung getroffen ist, daß jedes Gespräch nach Datum und Zeit der Gesprächsführung in ein hierzu eingerichtetes Buch eingetragen wird und die Eintragung mit der Unterschrift des Sprechenden und Eintragenden versehen wird, und ferner zuverlässige Einrichtungen getroffen sind, daß die Gespräche Unbefugter oder nicht zur Eintragung gelangende Gespräche nicht geführt werden können. Daß eine solche Einrichtung bei der Klägerin bestanden hat, hat sie nicht geltend gemacht

Selbstverständlich können die Angestellten einer Firma ohne ein ganz genaues Kontrollsystem unmöglich aus dem Gedächtnis Angaben darüber machen, wie viele Gespräche in einem längeren Zeitraum geführt worden sind, die als zuverlässiger Gegenbeweis gegen das Kontrollsystem der Post in Betracht kämen. Um letzteres System gegenbeweislich zu erschüttern oder gar zu widerlegen, müßte zunächst bei dem Fernsprechteilnehmer ebenfalls ein nach ganz bestimmten Richtlinien angelegtes Kontrollsystem bestehen. Erst die Berufung auf ein solches System kann regelmäßig als schlüssiger Beweisantritt angesprochen werden. Wenn aber, wie hier, ein Beweisantritt so geartet ist, daß von vornherein auf der Hand liegt, daß die Beweiserhebung einen Gegenbeweis gegen das Kontrollsystem der Post gar nicht zuverlässig liefern kann, so liegt ein schlüssiger Beweisantritt überhaupt nicht vor.

Die Klage — auf Rückzahlung von Fernsprechgebühren — war daher abzuweisen[3]).«

C. Sonstige Rechtsgebiete.

Das amtliche Fernsprechbuch (§ 14 der Fernsprechordnung vom 21. Juni 1924, Amtsbl. des RPM 1924 S. 371) ist ein urheberrechtlich geschütztes Werk. Nachdruck ist strafbar.

Amtsgericht (Schöffengericht) München vom 4. Oktober 1926, A XIV 708. 26.

Aus den Gründen:

»Der Angeklagte H. hat 1925 ein »Telephonbuch Pasing« auf seine Kosten zum Zwecke der Verbreitung herstellen lassen. Den Inhalt dieses Druckwerks hat er im wesentlichen wörtlich dem amtlichen Fernsprechbuch des Oberpostdirektionsbezirks München entnommen, indem er einfach die Spalten der Seiten, soweit sie Pasing betreffen, abdrucken ließ. Das Gericht hat ihn deswegen eines Vergehens gegen § 38 Abs. 1 Ziffer 1 mit § 41 des Urheberrechtsgesetzes für schuldig befunden.

Das amtliche Fernsprechbuch ist ein Schriftwerk im Sinne des § 1 Abs. 1 Ziffer 1 des Urheberrechtsgesetzes. Seine Herstellung geschieht nicht

[3]) Der Entscheidung ist durchweg beizupflichten. Sie entspricht der Rechtsprechung der Gerichte. Vgl. die Urteile des Kammergerichts, des Landgerichts III Berlin, der Amtsgerichte Düsseldorf und Hamburg im Archiv für Post und Telegraphie 1925 S. 61, 140, 292, 293.

einfach durch mechanisches Addieren und alphabetisches Ordnen des von den Fernsprechanschlußinhabern gelieferten Materials, sie erfordert vielmehr, und zwar auch für den rein listenmäßigen Teil, geistige Arbeit von nicht geringem Umfang.

Daß der Angeklagte bei dem Nachdruck kleine Änderungen, um Zeilenraum zu sparen, vorgenommen hat, nimmt seinem Vorgehen nicht die Eigenschaft eines Nachdruckes. Irgendeine bedeutende geistige Tätigkeit, die das Werk des Angeklagten zu einer eigentümlichen Schöpfung gemacht hätte, haben diese Änderungen nicht erfordert.

Die Genehmigung des Urhebers des amtlichen Fernsprechbuchs zum Nachdruck hat der Angeklagte nicht eingeholt.

Ein Gesetzbuch, eine Verordnung, ein amtlicher Erlaß, eine amtliche Entscheidung oder eine andere, zum amtlichen Gebrauch hergestellte Schrift ist das amtliche Fernsprechbuch nicht. Ein Fall des § 16 Urheberrechtsgesetzes liegt nicht vor.

Irrig ist die Berufung des Angeklagten auf § 19 Urheberrechtsgesetzes, da weder eine selbständige literarische Arbeit im Sinne der Ziffer 1, noch eine selbständige wissenschaftliche Arbeit im Sinne der Ziffer 2, noch ein Sammelwerk im Sinne der Ziffer 4 in der Druckschrift des Angeklagten zu erblicken ist[4].«

[4]) Die Entscheidung entspricht der ständigen Rechtsprechung der Gerichte; s. Archiv 1925 S. 63, 295; 1926 S. 306.

Die Anm. 2 bis 4 von Ministerialrat Dr. Neugebauer.

Reichsdruckerei, Berlin.
11488 26. III.

GERR

Archiv für Post und Telegraphie

Herausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Erscheint monatlich einmal. Vierteljähriger Bezugspreis 0,30 Reichsmark.
Zu beziehen durch die Post, Einzelnummern durch den Verlag: Postzeitungsamt, Berlin W.

Nr. 3 — Berlin, März — 1927

Inhalt: Die Telegraphistenwettkämpfe von 1897 bis 1927, S. 61. — Die französische Feldpost 1914 bis 1919, S. 72. — Der sächsisch-holländische Postkurs vor 200 Jahren, S. 77. — Kleine Mitteilung: Schwedische Posturkunden aus dem 17. und 18. Jahrhundert, S. 79. — Schriftwerke: Neugebauer, Dr. Eberhard, Funkrecht, S. 80. — Schwaighofer, Prof. Dr.-Ing. Hans, Postbetriebstechnik, S. 81. — Gerichtliche Entscheidungen: Aus dem Telegraphen- und Fernsprechrecht, S. 82.

Die Telegraphistenwettkämpfe von 1897 bis 1927.

Von Georg Homuth, Postinspektor im Reichspostministerium.

»Die wichtigsten Teile der ungeheuren Weltnachrichtenmaschine sind Menschen, sind die Telegraphenbeamten. Sie sind es, die den völkerverbindenden Leitungen Leben einhauchen. Von ihrer Berufsfreudigkeit und Fähigkeit wird der Gang der Maschine beeinflußt.«

(Dr. Bredow, 18. August 1922.)

Die italienische Telegraphenverwaltung veranstaltet gelegentlich der 100. Wiederkehr des Todestages Alessandro Voltas im September 1927 neben einer Fachausstellung für Fernmeldewesen u. dgl. den 4. Internationalen Telegraphistenwettstreit, der in Como, der Heimatstadt des großen Physikers, ausgefochten werden wird.

Es ist nicht das erstemal, daß eine Volta-Feier den Anlaß zu einem Wettbewerb unter Telegraphisten bietet. Im Jahre 1899 beging Italien die Hundertjahrfeier der Erfindung der Volta'schen Säule. Die italienische Telegraphenverwaltung ließ aus diesem festlichen Anlaß an die dem Welttelegraphenverein angeschlossenen Verwaltungen Einladungen ergehen zur Teilnahme an dem ersten internationalen Wettkampf dieser Art, der ebenfalls in Como stattfand und an dem sich Angehörige mehrerer europäischer Telegraphenverwaltungen beteiligten.

Im Anschluß an den zweiten internationalen Telegraphistenwettstreit zu Turin, August 1911, nahmen Telegraphisten fast aller europäischen Staaten an den in Como veranstalteten Volta-Gedächtnisfeiern teil. Sie stifteten für das Volta-Denkmal in Como eine prächtige Gedenktafel und legten am Grabmale des bahnbrechenden Erfinders auf dem Friedhofe zu Camnago zahlreiche Ehrenpalmen und Lorbeerkränze nieder.

Die Beziehungen dieser Wettkämpfe zu den Volta-Feiern liegen auf der Hand. Die elektrische Telegraphie verdankt ihr Dasein dem Volta'schen Gedanken vom elektrischen Strom — vom Fließen der Elektrizität — im geschlossenen Kreise und der praktischen Ausführung dieses Gedankens. Im städtischen Museum zu Como sind Voltas historische Apparate zur Erzeugung und Abgabe der elektromotorischen Kraft aufgestellt: die erste Säule, pila«, und die erste Batterie aus nassen Elementen, apparecchio a corona di tazze«. Die historische Volta'sche Säule! Ehrfurchtsvoll betrachtet man diese primitive Stromquelle, deren Aufbau aus Metallplättchen und Läppchen fast vorsintflutlich anmutet, und man überlegt: ohne diese grundlegende Erfindung keine moderne Stromquelle, keinen elektrischen Nachrichtendienst. Mit der Entwicklung und Verbesserung der Stromquellen konnte auch der elektrische Nachrichtendienst emporblühen, und so weit die heutige Stromversorgung unserer Telegraphen von der Volta'schen Säule entfernt ist, so weit ist auch der Abstand zwischen einem Schnelltelegraphen und Professor Sömmerings elektrochemischem Telegraphen mit seinen 25 Buchstabenleitungen. Voltas Gedanke vom elektrischen Strom ist der Urquell, aus dem heraus die Telegraphie geboren wurde, der Grundstein, auf dem die späteren Erfinder aufbauen konnten, um den elektrischen Nachrichtenverkehr den Bedürfnissen ihrer Zeit anzupassen. Wenn die italienische Telegraphenverwaltung die Telegraphisten aller Länder der Welt als Jünger Alessandro Voltas jetzt wiederum zu edlem Wettstreit nach Como zusammenruft, so hat sie sich dabei von den hier skizzierten Gedanken leiten lassen.

Die Veranstaltung von Wettbewerben auf dem Gebiete des Telegraphierens entsprang dem Gedanken der wirtschaftlichen Ausnutzung der Telegraphenapparate und -leitungen. Amerikanische Telegraphengesellschaften hatten den Nutzen und die große Bedeutung solcher Wettkämpfe bereits vor rund 40 Jahren erkannt und riefen mehrfach Telegraphistenwettbewerbe ins Leben, um sowohl den Eifer ihrer Angestellten anzuspornen als auch der Öffentlichkeit die Fortschritte im Telegraphenwesen und die sich daraus ergebenden Vorteile für die telegraphierende Welt vor Augen zu führen. Diese Wettkämpfe fanden lebhafte Teilnahme und Unterstützung in Gestalt wertvoller Preise seitens der bedeutendsten Handelshäuser und Industrieunternehmen.

Der erste Telegraphistenwettstreit in Europa fand im Jahre 1897 in Brüssel statt. Er wurde anläßlich des fünfzigjährigen Bestehens der belgischen Telegraphie von der Beamtenschaft ins Leben gerufen. Die Reihe der internationalen Wettkämpfe wurde, wie bereits oben erwähnt, 1899 in Como eröffnet.

In den folgenden Abschnitten soll nun im besonderen dargestellt werden, welche Höchstleistungen auf den großen Wettbewerben erzielt wurden und unter welchen Bedingungen dies geschah.

Der Wettkampf in Brüssel.

Im nationalen belgischen Telegraphistenwettstreit von 1897 wurden drei verschiedene Prüfungen unabhängig voneinander durchgeführt: Klopferempfang, Hughesübermittlung und Zusprechen und Aufnehmen von Telegrammen am Fernsprecher. Jeder dieser Einzelwettbewerbe umfaßte eine Vorprüfung, an der sich alle Beamte beteiligen konnten, und eine endgültige Prüfung. Nach den Ergebnissen der Vorprüfung wurden für die endgültige Prüfung diejenigen Beamten ausgesondert, die die Fähigkeit schnellen Arbeitens mit der gewissenhaften Beobachtung der für den Telegraphendienst geltenden Bestimmungen verbanden. In Berücksichtigung der Tatsache, daß eine schnelle Telegraphierarbeit nur dann von Nutzen ist, wenn die Grenzen der Exaktheit nicht überschritten werden, hatte man die Vorprüfungen so eingerichtet, daß sie der Schnelligkeit der Übermittlung und des Empfangs in demselben Maße Rechnung trugen wie der Korrektheit in jeder Beziehung. Dementsprechend enthielten die aufzunehmenden oder zu übermittelnden Telegrammtexte zahlreiche Schwierigkeiten verschiedener Art. Nicht berichtigte Fehler wurden in verlorengegangener Zeit ausgedrückt. Für jedes ausgelassene Wort wurden 30 Sekunden, für jedes verstümmelte 20 Sekunden, bei nur einem falschen Buchstaben im Wort 10 Sekunden der wirklich gebrauchten Zeit hinzugerechnet. Die von den Bewerbern im Verlauf der Prüfung selbst ausgeführten Berichtigungen wurden weiter nicht in Betracht gezogen, da der genaue Zeitverlust in der Berichtigung bereits enthalten ist.

a. Klopferempfang.

Die Vorprüfung im Klopferempfang ergab eine Auslese von 10 Bewerbern für den endgültigen Wettkampf. Jeder Teilnehmer hatte 670 Wörter aufzunehmen, die teils der verabredeten und chiffrierten, teils der offenen Sprache (außer französisch und flämisch) entnommen waren. Das Ergebnis war äußerst befriedigend. Zwei Teilnehmer hatten völlig fehlerfrei gearbeitet, und selbst die Arbeit des letzten Mitstreiters muß als hervorragend bezeichnet werden, denn er hatte nur drei Buchstaben falsch aufgenommen. Selbstverständlich hätte jeder einzelne dieser zehn Telegraphisten im praktischen Betriebe ohne Fehler gearbeitet, da er beim Empfange im Zweifelsfalle hätte unterbrechen oder später Rückfrage halten können, was ihm im Wettstreit nicht möglich war. Zu Beginn der Prüfung wurde mit einer Geschwindigkeit von 15 Wörtern in der Minute gesandt, sodann wurde das Zeitmaß gesteigert und bis auf 20 Wörter je Minute gebracht. Da jedes Textwort im Durchschnitt $7^1/_2$ Buchstaben enthielt, wurden 150 Buchstaben in der Minute übermittelt und aufgenommen. Diese Geschwindigkeit ist nur gering entfernt von der Leistung eines Baudotsenders.

Die beiden ersten Sieger traten am folgenden Tage in den Entscheidungskampf, der darin bestand, in Höchstgeschwindigkeit eine unbeschränkte Anzahl von Wörtern in offener Sprache aufzunehmen. Eine volle Stunde arbeiteten beide gleichmäßig und fehlerlos; aber nach einer weiteren halben Stunde gab einer von ihnen infolge der eingetretenen Erschöpfung das Rennen auf.

Die von dem ersten Sieger erreichte Arbeitsziffer[1]) ist erstaunlich. Er hat in einer Stunde 1591 Wörter aufgenommen, die aus 7248 Buchstaben bestanden. In Morsezeichen angegeben setzten sich diese 1591 Wörter aus 7085 Strichen und 11403 Punkten, im ganzen also aus 18488 Zeichen zusammen. Um die Geschwindigkeit dieser Leistung in Einheiten auszudrücken, nehme man als Maßeinheit den Morsepunkt unter Einbeziehung des ihm folgenden Zwischenraumes, der die gleiche Länge haben muß. Setzt man die Buchstaben- und Wortabstände in Rechnung, so findet man eine Geschwindigkeit von 34412 Einheiten für die Stundenleistung des ersten Siegers. Um diese außerordentlich hohe Geschwindigkeit eine Stunde lang durchzuführen, wechselten sich drei Beamte in Abständen von 10 Minuten beim Geben mit der Klopfertaste ab.

Bei dem Klopferempfangswettbewerb wurden auch die physischen Auswirkungen dieser angespannten Arbeit auf die Teilnehmer beobachtet. Mehrere Beamte wurden infolge der langen Empfangsdauer sichtlich nervös, wofür die Schrift zeugte, die gegen Schluß der Prüfung verzerrt und undeutlich wurde. Der endgültige Sieger zeigte nach dem anderthalbstündigen Endkampf noch keine Spur von Ermattung, während die Nervosität seines Gegners nach $1^1/_4$ Stunde einen solchen Grad erreicht hatte, daß ihn der metallene Klang des Klopfers störte und er nach einer weiteren Viertelstunde das Rennen aufgeben mußte.

Ganz allgemein sei hierzu bemerkt, daß gelegentlich Telegraphisten aller möglichen in Wettbewerb tretenden Systeme — gleich manchem Bühnenkünstler — durch innere Aufregung beim Wettkampfe versagt haben. Die aufreibendste Telegraphierarbeit ist aber entschieden die Aufnahme der Morsezeichen, sei es mit dem Auge oder mit dem Ohr, wobei nicht verkannt werden soll, daß auch das Geben mit der Morse- oder Klopfertaste anstrengender ist als das Abtelegraphieren oder Stanzen an allen übrigen Telegraphen und gelegentlich sogar eine Art von Schreibkrampf herbeiführt.

b. Hughesübermittlung.

Aus dem Vorwettbewerb gelangten die sechs besten Teilnehmer für den endgültigen Wettkampf in die engere Wahl. Die Aufgabe, der sie sich zu entledigen hatten, bestand in dem Abtelegraphieren von 1557 Wörtern gemischten Textes. Sämtliche Hughesapparate waren auf genau 144 Schlittenumdrehungen je Minute eingestellt, so daß der Text, der bei Ausnutzung aller Kombinationen innerhalb von rund 6500 Umläufen übermittelt werden konnte, günstigstenfalls eine Abgabezeit von (6500 : 144 =) etwa 45 Minuten 8 Sekunden erforderte. In der Tat gelang es dem ersten Sieger, an die maschinelle Höchstleistung mit einer Zeit von 45 Minuten 12 Sekunden heranzukommen. Er hatte trotz der außergewöhnlichen Geschwindigkeit des Apparats völlig fehlerfrei gearbeitet. Auch die folgenden Ergebnisse waren vorzüglich.

Der Sieger stellte dann einen Stundenrekord bei einer Geschwindigkeit von 148 Schlittenumdrehungen je Minute auf. Der Text bestand diesmal aus mehr oder minder kurzen Zeitungsartikeln von insgesamt 2397 Wörtern und konnte bei voller Ausnutzung des Apparats genau mit der 8802. Umdrehung erschöpft werden. Ohne jeden Fehler erreichte der Beamte das Ziel mit einem Mehr von etwa 75 Umdrehungen. Der Zeitverlust war hauptsächlich durch Irrun-

[1]) Zahlenangaben nach A. Lamy, Brüssel. Vgl. »Journal Télégraphique«, April 1897, »Concours Professionnels entre Télégraphistes belges.«

gen entstanden, die durch unsicheres Lesen infolge zeitweiligen Zitterns des Apparats verursacht worden waren.

Wenn man bedenkt, daß die normale Geschwindigkeit der Hughesapparate im Dienstbetriebe etwa 120 Umdrehungen in der Minute beträgt, so kann man ermessen, welche Geschicklichkeit dazu gehört, bei 148 Umläufen eine Stunde lang unter Ausnutzung fast aller Buchstabenkombinationen fehlerlos zu arbeiten.

c. Zusprechen und Aufnehmen am Fernsprecher.

Im engeren Wettbewerb hatte jeder Teilnehmer in 20 Minuten 368 Wörter französischen Textes, der auch Eigennamen und Zahlen enthielt, aufzunehmen. Wenn die Leistung von 18 Wörtern je Minute auch gering erscheint, so darf man hierbei nicht außer Betracht lassen, daß sich die Bewerber, wie es die Betriebsvorschrift verlangte, durch Wiederholen und Buchstabieren der zugesprochenen Wörter gegen Verstümmelungen zu sichern hatten.

Die Fehler wurden je nach ihrer Schwere in Verlustsekunden ausgedrückt und den 20 Minuten entsprechend zugerechnet. Der beste Bewerber hatte ein Mehr von 7, der letzte von 103 Sekunden erhalten.

Von den beiden ersten Siegern wurde der Stundenrekord aufgestellt. Jeder von ihnen empfing und übermittelte je eine halbe Stunde. Es wurden 2289 Wörter Zeitungstext ausgetauscht, das sind durchschnittlich 38 Wörter in der Minute. Diesmal wurden die Vergleichungen des zusprechenden Beamten auf das notwendigste Maß beschränkt. Trotzdem waren Anzahl und Bedeutung der gemachten Fehler so gering, daß man die Gesamtleistung als einwandfrei bezeichnen kann.

Auch dieses Ergebnis verdient volle Anerkennung, wenn man der bei dieser Arbeit unausbleiblichen geistigen Ermüdung Rechnung trägt, die es zu überwinden galt.

Como 1899.

(1. Internationaler Telegraphistenwettkampf.)

War der Brüsseler Wettkampf gelegentlich einer nationalen Feier nur unter den belgischen Telegraphisten veranstaltet worden, so boten die Volta-Feiern[2]) von 1899 den Anlaß zu dem ersten internationalen Wettstreit, der seine Anregung hauptsächlich dem belgischen Vorläufer verdankte. Der Comer Wettstreit war für die Zeit vom 31. Mai bis 3. Juni 1899 vorgesehen, mußte aber infolge unerwartet starker Beteiligung um 4 Tage verlängert werden. Die Reichstelegraphenverwaltung war in Como nicht vertreten.

Es war von der italienischen Telegraphenverwaltung ursprünglich geplant, der Öffentlichkeit Zutritt zu der Kampfstätte, einem Saale der Volta-Ausstellung, zu gewähren, doch wandten sich mehrere Teilnehmer energisch und erfolgreich dagegen mit der Begründung, die Anwesenheit von Zuschauern müsse die Arbeit störend beeinflussen und die unvermeidliche Nervosität der Bewerber zu deren Schaden verstärken.

Entscheidungen jeder Art lagen in den Händen einer gemischten internationalen Jury. Im Wettbewerb gelangte Systeme waren der Morse- (nach Belieben auch Klopfer-) und der Hughesapparat.

[2]) Vgl. »Chronique Illustrée des Fêtes voltiennes, du premier Congrès international des Télégraphistes et du premier Concours international de Télégraphie pratique (Como 1899)« von J. Geronimi, Mailand.

a. Morse-Klopfer.

Die Prüfung zerfiel in eine Aufnahme und Abgabeprüfung von je einer halben Stunde Zeitdauer. Der hierfür vorgesehene Telegrammtext war für beide Teile der Prüfung verschieden und bestand aus je 650 Wörtern, darunter 50 Wörter der verabredeten Sprache, die einem Codewörterbuch entnommen waren, und 100 Zahlengruppen bis zu je 6 Ziffern.

Um die Empfangsprüfung von den Mängeln unabhängig zu machen, die das Zutelegraphieren mit der Hand mit sich bringt, benutzte man zur Übermittlung Wheatstonesender in Einfachstromschaltung, die mit den Empfangsapparaten verbunden waren und durch die einheitlich gestanzte Textstreifen liefen. Den Bewerbern war sowohl die Aufnahme nach Gehör als auch nach dem Morseempfangsstreifen gestattet, auf Wunsch konnten sogar Morse- und Klopferapparat gleichzeitig eingeschaltet und verwendet werden.

Die Geschwindigkeit des Wheatstonesenders konnte jeder Teilnehmer beliebig erhöhen oder vermindern lassen, so wie sie ihm gerade brauchbar schien. Zu diesem Zwecke führten von jedem Arbeitsplatz aus drei elektrische Verbindungen zu dem zugehörigen Wheatstonetische, ausgerüstet mit Drucktasten auf der Empfangs- und mit Schauzeichen auf der Sendeseite. Die Tasten waren mit den Bezeichnungen »schneller«, »langsamer« und »halt« versehen und bequem mit der linken Hand zu betätigen. Zur weiteren Bequemlichkeit lag für die Bewerber eine Anzahl angespitzter Bleistifte bereit. Für jeden nicht berichtigten Fehler wurden in beiden Teilen der Prüfung der wirklich gebrauchten Zeit 20 Sekunden hinzugefügt.

Vier nicht italienische Bewerber verzichteten auf die Teilnahme an diesem Wettkampf, da nur Apparat- und Tastentypen zur Verfügung standen, die in ihrem Heimatlande nicht gebräuchlich waren, und die Jury sich gegen ihre diesbezüglichen Wünsche entschied.

Die Bewerber wurden nach der günstigsten Gesamtzeit für Aufnahme- und Abgabeprüfung klassifiziert. Erster Sieger wurde der Mailänder Emilio Geronimi mit der Mindestgesamtzeit von 42 Minuten und 42 Sekunden. Die Übermittlung der 650 Wörter gelang ihm völlig fehlerfrei in 20′ 10″. Der von ihm wirklich gebrauchten Aufnahmezeit von 20′ 52″ wurden 100 Verlustsekunden für 5 Fehler hinzugezählt. Geronimi war seinen Gegnern weit voraus, denn der zweite Sieger folgte erst mit 7′ 59″, der dritte mit genau 8 Minuten Abstand.

b. Hughes.

Die Bedingungen für den Hugheswettstreit bestanden in dem Übermitteln von 1300 Wörtern gleichen Textes, der sich aus je 250 Wörtern der französischen, italienischen, englischen und deutschen Sprache, 100 Codewörtern und 200 Zahlengruppen zu je höchstens 6 Ziffern zusammensetzte. Die Apparate durften eine Geschwindigkeit von 140 Schlittenumdrehungen in der Minute haben. Durch Anbringen einer besonderen Vorrichtung an jedem Apparat war Vorsorge getroffen worden, daß die festgesetzte Höchstgeschwindigkeit nicht überschritten werden konnte. Nach eigener Wahl durften die Teilnehmer an Apparaten mit deutschem oder französischem[3]) Tastenwerk arbeiten, hatten dann aber die hierauf bezüglichen Sonderbestimmungen genau zu beachten. Für jedes falsch abtelegraphierte und nicht berichtigte Wort wurden 15 Verlustsekunden in Anrechnung gebracht.

[3]) Die französischen Hughesapparate haben auf Tastenwerk und Typenrad an Stelle des Buchstabens w das é; das w wird durch vv wiedergegeben.

Den ersten Platz eroberte der Münchener Joseph Gruber, der die gestellte Aufgabe fehlerlos in 32′ 38″ löste. Ihm folgten ein Italiener und ein Franzose mit 1′ 22″ bzw. 2′ 6″ Abstand.

Das Turnier endete mit einer Preiskrönung der Sieger, für die, getrennt nach den beiden Apparatsystemen, zwei Reihen von je neun Preisen zur Verteilung gelangten. Die beiden ersten Sieger, Geronimi und Gruber, erhielten die Große Goldene Medaille der italienischen Telegraphenverwaltung nebst einem wertvollen Kunstgegenstand und einem Ehrendiplom. Der König von Italien hatte einen Sonderpreis für denjenigen Bewerber gestiftet, der an beiden Systemen mindestens den dritten Platz erringen würde. Da dies keinem der Bewerber gelang, überreichte man auf Beschluß der Jury dem ersten Morsesieger, der auch im Hugheswettkampf eine Auszeichnung erworben hatte, die Ehrengabe.

Turin 1911.

(2. Internationaler Telegraphistenwettstreit.)

Im Jahre 1911 feierte das geeinigte Italien sein fünfzigjähriges Bestehen. Vom Frühjahr bis in den Herbst hinein veranstalteten die Italiener überall im Lande die verschiedensten Wettbewerbe kultureller und künstlerischer Art, im besonderen Maße aber in den Städten Rom, Turin und Florenz mit ihren hervorragenden Ausstellungen, die das In- und Ausland herbeilockten. Auch die italienische Post- und Telegraphenverwaltung beteiligte sich in großzügiger Weise an den Feierlichkeiten, indem sie einerseits in der Turiner Ausstellung einen Pavillon »Post und Telegraphie« erbauen ließ und reichlich beschickte, anderseits in Rom einen Wettbewerb unter italienischen Postbeamten im Leiten von Briefen usw. und in Turin den zweiten internationalen Telegraphistenwettstreit[4]) veranstaltete.

Der Turiner Wettkampf fand in der Zeit vom 21. bis 29. August 1911 in einem Konzerthaus der Ausstellung statt. An dem Wettkampfe durften Telegraphisten der dem St. Petersburger Telegraphenvertrage beigetretenen Verwaltungen und Gesellschaften sowie Angehörige der Staatseisenbahnverwaltungen, der Marine und der Geniekorps teilnehmen. Zu den in Como in Wettbewerb gestellten Apparatsystemen trat noch der Baudotapparat, der im Laufe der zurückliegenden 12 Jahre außer in Frankreich auch in Italien, Spanien, Brasilien, Deutschland, England und Belgien Eingang und Verbreitung gefunden hatte. Die Öffentlichkeit war zugelassen und durfte den Wettkämpfen, die im Orchesterraum ausgetragen wurden, von den Rängen, nicht aber vom Parkett aus zuschauen.

Der Wettstreit war vorzüglich organisiert. Zahlreiche Beamte aller Berufsstufen standen zur Verfügung des internationalen Ausschusses und des Preisgerichts, damit das umfangreiche Programm in der vorgesehenen Frist durchgeführt werden konnte.

Die Bewerber mußten sich am 20. August im Sekretariat des Wettstreitausschusses melden und erhielten dort die amtliche Zulassung zu den Prüfungen. Die Zeit der Prüfung wurde, ebenso wie der zu benutzende Apparat, durch das Los bestimmt. Bei den Prüfungen fanden die Vorschriften des Internationalen Telegraphenvertrages Anwendung, doch hatte man den aus verabredeten und chiffrierten Wörtern und Zahlengruppen zusammengesetzten Inhalt der Prüfungstexte im Sinne der den verschiedenen Nationen angehörenden Telegraphisten fürsorglich so ausgewählt, daß gemischte Brüche, Satzzeichen, Zeichengruppen sowie die Buchstaben é, w, ä, à oder å, ö und ü in ihm nicht enthalten waren. Bei eintretender Störung, an der der Bewerber schuldlos war, sollte nach den Bestimmungen die unterbrochene Prüfung für ungültig erklärt und an einem von der Jury festgesetzten Tage wiederholt werden. Der Begriff »schuldlos« bezog sich jedoch nicht auf ein einmaliges Herausgehen der Schrift am Hughesapparat, was dem ersten Sieger von Como, Gruber-München, in Turin zum Verhängnis wurde.

Hatte man in den bisherigen Wettkämpfen die Prüfungen durch eine bestimmte Anzahl abzutelegraphierender oder aufzunehmender Wörter begrenzt und sie nach der hierfür aufgebrachten Zeit gewertet, so ging man in Turin umgekehrt vor, indem man die Arbeitszeit einheitlich festsetzte und die Leistung entsprechend der erzielten Wortzahl und unter Berücksichtigung der gemachten Fehler nach Punkten berechnete. Jedes an den Typendrucker richtig abgegebene Wort wurde mit 3 Punkten bewertet, am Morsesystem galt jedes richtig verarbeitete Wort 5 Punkte. Auch das am Schlusse einer Prüfung unvollendet gebliebene Wort wurde ausgewertet, und zwar zählte jeder richtige Buchstabe $^3/_{10}$ bzw. $^5/_{10}$ Punkt. Die einzelnen Fehler wurden für alle drei Systeme gleichartig und je nach ihrer Schwere mit 12, 15 oder 18 Punkten berechnet. Die Summe der Fehlerpunkte wurde von der erreichten Gesamtpunktzahl abgezogen.

Etwa 10 Minuten vor Beginn jeder Prüfung durften die Bewerber sich an ihre Apparate begeben und deren Betriebsfähigkeit feststellen. Dann ertönte ein elektrisches Klingelzeichen, durch das die Teilnehmer aufgefordert wurden, sich für die Arbeit in Bereitschaft zu setzen. Die Aufnahme der Arbeit wurde 5 Sekunden später durch ein zweites Klingelzeichen angekündigt. Während der Prüfungen wurde jeder Wettstreiter von einem Beamten des Ausschusses in diskreter Weise überwacht. Der Schluß der Prüfungen wurde wiederum durch das Klingelzeichen bekanntgegeben; auch waren gleichzeitig Maßnahmen getroffen worden, um die Arbeit mit dem Ertönen des Schlußzeichens an jedem System zu unterbinden.

Über den Wettstreit an den drei Systemen ist im einzelnen folgendes zu sagen.

a. Morse-Klopfer.

Senden und Empfangen wurden in technischer Beziehung nach dem Muster des ersten Comer Wettkampfes geregelt, jedoch mit der geringen Abweichung, daß den Teilnehmern nur zwei Druckknöpfe zur Verfügung standen, um das Tempo für die Aufnahme beschleunigen oder verlangsamen zu lassen; das Anhalten des Wheatstonesenders konnte nicht verlangt werden. Die Klopfer waren in Schallkammern mit guter Akustik eingebaut. Auf Wunsch konnten vor der Prüfung von den Teilnehmern mitgebrachte Tasten eingeschaltet und verwendet werden, falls sie durch Ausschußbeschluß zugelassen worden waren. Die Morseapparate waren vom Teilnehmer selbst aufzuziehen, wie überhaupt irgendwelche Hilfe an keinem System geleistet werden durfte.

[4]) Vgl. »Chronique Illustrée du Concours international de Télégraphie pratique« von F. Geronimi, Mailand.

Die Prüfungszeit betrug 30 Minuten für die Aufnahme und 20 Minuten für die Abgabe. Bewerber, denen es nicht gelungen war, eine Leistung von wenigstens 2500 Punkten zu erzielen und solche, deren Fehler mehr als 250 Punkte ausmachten, schieden ohne weiteres aus.

Die Ergebnisse dieses Wettkampfes bedeuteten einen Triumph der Italiener, die bereits in Como ihre Kunst im »Klopfen« erwiesen und diesmal in einer Stärke von 50 Köpfen auf den Plan getreten waren. An der Spitze von 43 klassifizierten Bewerbern marschierten 8 Italiener; 16 weitere folgten verstreut. Bemerkenswert ist das hervorragende Können von Angehörigen des italienischen Geniekorps, der Marine und der Eisenbahnverwaltung. Erster Sieger wurde Virginio Schinetti, damals Unteroffizier im Kriegsministerium zu Rom, mit 4146 Punkten. Emilio Geronimi erreichte diesmal nur den vierten Platz mit 4076$^{5}/_{10}$ Punkten hinter Padroni-Rom (4126$^{5}/_{10}$ P.) und Dr. d'Agostino-Palermo (4118 P.). Den fünften und sechsten Platz nahmen wiederum italienische Geniesoldaten ein, den siebenten und achten Eisenbahner. Von 14 deutschen Teilnehmern an diesem Zweige des Turniers wurden 6 Preise errungen, darunter der neunte — d. h. der erste, der nicht auf einen Italiener entfiel — von Kurt Woettki-Bromberg.

b. Hughes.

Am Hughesapparat waren in einer Stunde mindestens 3400 Punkte zu erreichen; die Grenze für die Fehlerbewertung lag bei 300 Punkten. Die Minutengeschwindigkeit der Apparate durfte 130 Schlittenumdrehungen nicht übersteigen. Bei der Abfassung des Textes hatte man auf Wortbildungen mit reichlichen und flotten Buchstabenkombinationen Wert gelegt. Dem Bewerber war die Wahl eines Apparats mit elektrischer oder mechanischer Auslösung freigestellt.

65 Mitstreiter erfüllten die Bedingungen, darunter sämtliche 15 Vertreter der Reichspostverwaltung. Von den ersten 36 Plätzen konnte Italien trotz einer Beteiligung von 24 Beamten nur den 15. und 22. erobern, die übrigen entfielen auf Deutschland (11), Österreich (10), Belgien, Frankreich, Spanien, Ungarn und Rumänien.

Einen überragenden Sieg trug Martens-Antwerpen mit 4508$^{4}/_{10}$ Punkten davon. Daß er seinem nächsten Verfolger um 121$^{5}/_{10}$ Punkte voraus war, erklärt sich aus der bewundernswerten Tatsache, daß dieser Meister es fertig brachte, den gesamten Text ohne Fehler, ohne Irrung und ohne den Verlust einer einzigen Schlittenumdrehung zu übermitteln. Den zweiten Platz nahm Zillig-Frankfurt (Main) ein (4386$^{9}/_{10}$ P.), den dritten und vierten Flegel-Hamburg und de Rooy-Brüssel mit je 4379$^{1}/_{10}$ Punkten. Da die Zuteilung des dritten Platzes wegen der gleichen Punktzahl des Hamburgers und des Brüsselers strittig war, mußten die beiden in einen Stichkampf treten, wobei dem Deutschen der Sieg mit einem Vorsprunge von 5 Wörtern gelang.

c. Baudot.

Die Grenzbedingungen lagen bei 3200 Punkten für die Übermittlung und 300 Fehlerpunkten. Zur Verfügung standen zwei Vierfachsysteme, deren Fünftastensender mit elektromagnetischer Festhaltevorrichtung ausgerüstet waren. Die Geschwindigkeit betrug einheitlich 180 Bürstenumläufe in der Minute.

Obgleich unter den 81 Baudotstreitern 60 Italiener und nur 6 Franzosen waren, gelang es letzteren, die ersten vier Plätze sowie den elften und dreizehnten einzunehmen. Die drei deutschen Baudotisten tauchten erst an 16., 23. und 48. Stelle auf, was teilweise auf die damals noch neuen Klaviere zurückgeführt werden muß, die in Deutschland den alten Typ ohne elektromagnetische Festhaltevorrichtung und mit dem beweglichen Taktschläger für das Ohr zur Zeit gerade ablösten.

Erster Sieger wurde Chapuis-Algier mit 3726 Punkten, gefolgt von Maurel-Paris (3709$^{8}/_{10}$ P.), Sole-Paris (3706$^{2}/_{10}$ P.) und Constant-Algier (3699$^{9}/_{10}$ P.).

Aus diesem Baudotrennen verdient ein Stichkampf Erwähnung, der zwischen einem Österreicher und einem Italiener ausgetragen werden mußte, da beide Konkurrenten die gleiche Punktzahl erreicht hatten und über die Besetzung des 25. und 26. Platzes entschieden werden sollte. Es gelang dem Italiener hierbei, die Leistung Maurels um einige Punkte zu übertreffen, was auf eine dieser Leistung entsprechende Einreihung selbstverständlich ohne Einfluß bleiben mußte. Man kann aber daraus ersehen, um wieviel besser eine Leistung ausfallen kann, wenn es sich hierbei um eine Wiederholung der Prüfung handelt.

Dem Umfange des Wettstreits entsprechend standen den Siegern viele und glänzende Preise zur Verfügung. Für den Wettbewerb am Morse- oder Klopferapparat gelangten zur Verteilung: 2 Grands-Prix in Form von je einem prunkvollen Ehrenbecher nebst je 1000 Franken in Gold. 20 goldene Medaillen nebst wertvollen Beigaben, 10 silberne und 8 bronzene Medaillen folgten. Ähnliche Preise waren für die Hughes- und Baudotsieger vorgesehen. Außer den großen Preisen wurden errungen: am Hughes 12 goldene, 8 silberne, 6 bronzene Medaillen, am Baudot 8 goldene, 6 silberne und 6 bronzene Medaillen. Jeder Preisträger erhielt noch ein künstlerisch hervorragendes Diplom mit der eigenhändigen Unterschrift des Ministers Calissano. Die Ausführung der Diplome war je nach der Art der Preise verschieden.

Der von der italienischen Telegraphenverwaltung gestiftete Meisterschaftspreis gelangte nicht zur Verteilung, da keiner der Bewerber, den hierfür gestellten Bedingungen entsprechend, an allen drei Systemen einen Preis zu erringen vermochte. Der Länderpreis bestand in einer großen Ehrentrophäe aus Silber, von der Hand des Bildhauers Zanelli, nebst 1000 Franken und war für das Land bestimmt, das aus den drei Systemen die beste Spitzenleistung erzielte. Er wurde Italien zugesprochen (12155$^{1}/_{10}$ P.), dem Deutschland auf den Fersen war (11776 P.).

Die Preisverteilung wurde im Beisein des Postministers Calissano und anderer hoher Beamter der beteiligten italienischen Behörden und in Anwesenheit der Öffentlichkeit in feierlicher Weise vorgenommen. Ein Festessen, an dem der Minister, die Spitzen der Behörden, die Jury und alle Streiter teilnahmen, beschloß den eigentlichen Wettkampf. Im Anschluß hieran veranstaltete der Ausschuß außer der eingangs erwähnten Pilgerfahrt zum Grabe Voltas Besichtigungen der Städte Mailand und Rom. Erwähnt sei an dieser Stelle, daß die italienische Telegraphenverwaltung jedem Teilnehmer eine Berechtigungskarte zur freien Benutzung der 1. Wagenklasse aller italienischen Staatseisenbahnen für die Zeit vom 15. August bis 15. September zur Verfügung gestellt hatte, was die dankbaren Teilnehmer in den Stand setzte, den schönen Süden auf billige Art kennenzulernen.

Übersicht I
über Beteiligung und Preiszuteilung.
(Turiner Wettstreit.)

Lfde. Nr.	Land	Anzahl der Teilnehmer	Anzahl der Prüfungen				Anzahl der Preise				
			Morse-Klopfer	Hughes	Baudot	insgesamt	Grand-Prix	Goldene Med.	Silberne Med.	Bronze-Med.	insgesamt
1	Italien:										
	a) Telegr.-Verwaltung	80	16	24	60	100	1	10	7	8	26
	b) Eisenbahn	18	18	—	—	18	—	3	1	—	4
	c) Kriegsministerium	10	10	—	—	10	1	2	2	—	5
	d) Marine	6	6	—	—	6	—	2	1	—	3
2	Österreich:										
	a) Telegr.-Verwaltung	20	12	19	3	34	—	5	2	3	10
	b) Eisenbahn	11	11	—	—	11	—	—	—	—	—
3	Deutschland:										
	a) Reichspost	23[1])	14	15	3	32	1	7	4	4	16
	b) Bayern	1	1	1	—	2	—	—	—	—	—
4	Frankreich	15	7	2	6	15	2	5	2	—	9
5	Spanien	8	—	5	4	9	—	—	1	2	3
6	Ungarn	7	4	4	—	8	—	1	1	—	2
7	Belgien	6	4	3	1	8	1	4	—	1	6
8	Schweiz	5	3	4	2	9	—	—	2	—	2
9	Rumänien	4	2	2	—	4	—	—	—	1	1
10	Schweden	2	2	—	—	2	—	1	—	—	1
11	Serbien	2	2	—	—	2	—	—	1	—	1
12	Griechenland	2	2	—	—	2	—	—	—	—	—
13	Türkei	2	1	1	—	2	—	—	—	—	—
14	Brasilien	2	1	—	2	3	—	—	—	1	1
15	England	1	1	—	—	1	—	—	—	—	—
16	Südafrikanische Union	1	1	—	—	1	—	—	—	—	—
	Insgesamt	226	118	80	81	279	6	40	24	20	90

[1]) Hiervon waren 6 Bewerber nach den Ergebnissen einer Vorprüfung im Reich auf Kosten der RTV entsandt worden, und zwar 2 für Morse-Klopfer, 3 für Hughes, 1 für Baudot.

Übersicht II
über den deutschen Sieg in Turin.

Lfde Nr.	Name	Platz	Preis
			a) **Morse-Klopfer.**
1	Woettki-Bromberg	9	Goldene Med. der Stadt Padua und 200 Franken.
2	Schwerack-Kiel	15	Goldene Med. der Stadt Catania und 100 Franken.
3	Eichholz-Düsseldorf	18	Goldene Med. des P.- u. T.-Ministeriums und Bronzestatuette der Handelskammer von Pisa.
4	Freeman-Emden	23	Silberne Med. des P.- u. T.-Ministeriums.
5	Bamberg-Weimar	36	Bronzene Med. des P.- u. T.-Ministeriums.
6	Neff-Mannheim[1])	38	Bronzene Med. des P.- u. T.-Ministeriums.
			b. **Hughes.**
7	Zillig-Frankfurt (Main)	2	2. Grand-Prix, Silberner Pokal der Stadt Neapel und 800 Franken.
8	Flegel-Hamburg	3	Goldene Med. der Königinmutter von Italien und Silberbesteck für 12 Personen von der Stadt Mailand.
9	Hausmann-Berlin	8	Goldene Med. der Stadt Coni und goldene Uhr von der Stadt Pisa.
10	Krumm-Königsberg (Pr.)	9	Goldene Med. der Stadt Alessandria und 100 Franken.
11	Hiemke-Berlin[2])	11	Goldene Med. der Handelskammer von Catania und 100 Franken.
12	Bäppler-Frankfurt (Main)	16	Silberne Med. des P.- u. T.-Ministeriums.
13	Homuth-Berlin	19	Silberne Med. der Handelskammer von Palermo.
14	Lischke-Mannheim	23	Bronzene Med. des P.- u. T.-Ministeriums.
15	Neff-Mannheim	27	Bronzene Med. des P.- u. T.-Ministeriums.
			c. **Baudot.**
16	Hiemke-Berlin	16	Silberne Med. des P.- u. T.-Ministeriums.

[1]) S. auch Nr. 15. — [2]) S. auch Nr. 16.

Berlin 1922.

(3. Internationaler Telegraphistenwettstreit.)

Nach beendetem Wettkampfe wurde in Turin seitens der Vertreter mehrerer Verwaltungen der Wunsch geäußert, mit dem nächsten internationalen Telegraphistenwettstreit nicht allzulange zu warten, denn man hatte sich in Turin von der vielartigen Nützlichkeit dieser Wettbewerbe überzeugt. Bereits im Jahre 1913 war zur Förderung beruflicher Wettkämpfe auf dem Gebiet des Telegraphierens und des Postleitwesens das »Istituto Gare Nazionali ed Internazionali«, kurz IGNI genannt, zu Mailand gegründet worden. Präsident dieser Organisation ist seit ihrem Bestehen der Telegraphendirektor Ferdinando Geronimi, der Bruder des Siegers von Como und tatkräftiger Mithelfer an der Organisierung des Turiner Wettstreits. Der Weltkrieg ließ es zu dem beabsichtigten baldigen Treffen der Telegraphisten aller Länder jedoch nicht kommen. Das Mailänder Organisationsbüro konnte kurz vor dem Kriege nur einmal in Tätigkeit treten, um den heimischen Telegraphistenwettstreit zu Genua zu organisieren und ihn nach dem Muster des Turiner Wettbewerbs durchzuführen.

Boten nationale Feiern der Italiener den Anlaß zu den beiden ersten internationalen Wettbewerben, so verband man den dritten internationalen Wettstreit (18. bis 21. August 1922)[5]) mit der großen Tagung des 2. Kongresses der Postinternationale (IPTT) zu Berlin. Beide Veranstaltungen waren dazu angetan, durch Zusammenkunft der Angehörigen vieler Völker, die jahrelang im Kriege einander feindlich gegenübergestanden hatten, zu einem Umschwung in der Gesinnung beizutragen, versöhnend zu wirken und die Gemeinsamkeit der gegenseitigen Interessen aufzuzeigen. Reichspostverwaltung und Reichsgewerkschaft arbeiteten Hand in Hand, um das Unternehmen nach jeder Richtung hin vorzubereiten und zu fördern.

Die Organisation der Ausschüsse, des Preisgerichts usw. war im großen und ganzen derjenigen von Turin nachgebildet. Mitglieder des Ehrenausschusses waren Reichspräsident Ebert, Reichspostminister Giesberts, Reichsverkehrsminister Gröner, der preußische Handelsminister Siering, Reichstagspräsident Löbe, Staatssekretär Stingl, der Berliner Oberbürgermeister Boeß und viele prominente Persönlichkeiten der Wirtschaft, des Handels, der Industrie, der Presse usw. Die Oberleitung des Wettstreits lag in den Händen des Staatssekretärs im Reichspostministerium Dr. Bredow.

Die technischen Vorbereitungen zu dem Berliner Turnier übertrafen diejenigen von 1911 ganz erheblich, da erstens an Stelle von 3 Apparatsystemen deren 6 in Wettbewerb traten, zweitens die Anzahl der Teilnehmer wie auch die der Wettbewerbe um rund 50 v H höher war als in Turin und drittens für den Austrag des Kampfes nur 4 Tage zur Verfügung standen. Die Beteiligung ergibt sich aus der Übersicht III.

Dem Berliner Turnier gingen für die deutschen Teilnehmer Prüfungen voraus, die auf verschiedenen Telegraphenämtern abzulegen waren. Einer Anzahl von auswärtigen Beamten, die aus diesem Vorwettbewerb siegreich hervorgingen, gestattete die Deutsche Reichspost die Teilnahme am Hauptturnier unter Erstattung der Reisekosten und Zahlung von Tagegeldern.

[5]) Vgl. »Der dritte internationale Telegraphisten-Wettstreit (Berlin 1922)«, herausgegeben vom Reichspostministerium.

Die Bedingungen für die Bewerber, die an einem oder mehreren der sechs in Wettbewerb stehenden Apparatsysteme Morse-Klopfer, Summer, Hughes, Baudot, Siemens und Wheatstone teilnahmen, waren grundsätzlich denen des Turiner Wettstreits angepaßt. Den ausländischen Bewerbern war es freigestellt, Apparate und Zubehörteile aus der Heimat mitzubringen und im Turnier zu verwenden, vorausgesetzt, daß diese nachgewiesenermaßen dort allgemein gebräuchlich waren und ihrer Einschaltung hier keine technischen Schwierigkeiten im Wege standen.

Hinsichtlich der Bewertung der Leistungen wurden für jedes Wort berechnet: 5 Punkte am Morse-Klopfer und Summer, 4 Punkte am Wheatstone, 3 Punkte am Hughes, Baudot und Siemens und für den etwaigen Bruchteil des letzten unvollendeten Wortes entsprechend $^5/_{10}$, $^4/_{10}$ oder $^3/_{10}$ Punkt je Buchstabe. Grenzbedingungen waren: 3200 Punkte und 300 Fehlerpunkte für die Prüfung am Morse-Klopfer-, Baudot- oder Wheatstonesystem, 3800 Punkte und 350 Fehlerpunkte am Hughesapparat, 4000 Punkte und 400 Fehlerpunkte für die Funkprüfung (Summer) und 4500 Punkte und 502 Fehlerpunkte am Siemensstanzer. Die Bedingungen für den Wettbewerb am Summer und Siemens lauteten ursprünglich hinsichtlich der Fehlerpunkte für die Teilnehmer ungünstiger (300 bzw. 350 P.), wurden aber nach Beendigung aller Prüfungen durch das Preisgericht entsprechend abgeändert.

Über den Verlauf und die Ergebnisse der einzelnen Wettbewerbe sei folgendes gesagt.

a. Morse-Klopfer.

34 Mitstreiter erreichten über 3200 Punkte und erfüllten somit die Bedingungen, die gegen Turin um 700 Punkte verschärft worden, sonst aber die gleichen geblieben waren. Hier zeigte sich von neuem die Überlegenheit der Italiener in diesem Ringen: mit Ausnahme des zweiten besetzten sie die ersten 6 Plätze. Wieder eröffnete Virginio Schinetti, nunmehr Eisenbahnbeamter, die Reihe der Sieger mit 4317 Punkten. Eichholz-Rheydt, der bereits im Turiner Turnier eine goldene Medaille erobert hatte, folgte mit 4061 Punkten vor Paolucci, einem italienischen Eisenbahner ($4032^5/_{10}$ P.), und dem dritten Turiner Preisträger Dr. d'Agostino-Palermo (4030 P.). Außer den italienischen Wettstreitern schlugen sich insbesondere Deutschland, dann auch Holland und Spanien gut

b. Summer (Funkaufnahme).

Die zu erfüllende Aufgabe bestand in einstündigem Aufnehmen eines wie üblich gemischten Textes unter Zugrundelegung der obengenannten Punktzahlen; sie wurde von 25 Funkern gelöst. An der Spitze marschierten 10 Deutsche. Der erste Ausländer, Lange-Tschechoslowakei, stand gegen den ersten Sieger um fast 800 Punkte zurück. Von den Ausländern waren hieran noch Ungarn, Italien, Schweden und Norwegen beteiligt. Pasewaldt-RTV führte mit 5363 Punkten vor den drei Transradio-Funkern Freund (5042 P.), Massera (5006 P.) und Dammann (4915 P.).

c. Hughes.

Gegen Turin war die Mindestleistung um 400 Punkte heraufgesetzt worden. Trotz dieser Verschärfung und des weniger kombinationsreichen Textes gab es 43 Klassifikationen.

Übersicht III
über die Beteiligung am Berliner Wettstreit.

Lfde. Nr.	Land	Anzahl der Teilnehmer	Morse-Klopfer		Summer (Funkaufnahme)	Hughes	Baudot	Siemens	Wheatstone	Gesamtzahl der Wettbewerb
			M.	Kl.						
1	Deutschland:									
	a) Deutsche Reichspost	121	3	25	18	56	21	19	8	150
	b) Eisenbahn	59	56	1	2	3	—	—	—	62
	c) Transradio	11	1	3	7	4	—	1	—	16
	d) Debeg	3	1	—	3	—	—	—	—	4
2	Italien:									
	a) Telegr.-Verwaltung	46	4	9	2	17	25	—	2	59
	b) Eisenbahn	6	—	6	2	—	—	—	—	8
3	Dänemark:									
	a) Telegr.-Verwaltung	12	—	1	—	—	—	1	12	14
	b) Radio	1	—	—	1	—	—	—	—	1
4	Spanien	10	4	—	—	6	7	—	—	17
5	Holland	9	4	—	1	6	3	3	—	17
6	Jugoslawien	9	—	4	1	4	—	—	—	9
7	Tschechoslowakei	8	1	4	2	4	1	—	—	12
8	Rußland	8	—	1	—	1	3	—	3	8
9	Österreich	7	1	—	—	7	5	—	—	13
10	Schweiz	6	—	6	2	3	1	—	—	12
11	Ungarn	4	—	2	2	2	—	—	—	6
12	Schweden:									
	a) Telegr.-Verwaltung	2	—	1	2	—	—	—	—	3
	b) Eisenbahn	1	—	1	1	—	—	—	—	2
13	Finnland	2	1	—	—	2	—	—	—	3
14	Saargebiet	2	—	2	—	1	—	—	—	3
15	Danzig	2	—	1	—	1	—	—	—	2
16	Estland	2	1	—	—	1	—	—	—	2
17	Norwegen	1	—	—	1	—	—	—	—	1
	Insgesamt	332	77	67	47	118	166	24	25	424
			144							

Von der Nichtbeteiligung der Belgier abgesehen, zeigten die Berliner Ergebnisse annähernd dasselbe Bild wie die Turiner: die Deutschen und die Angehörigen der österreichischen Nachfolgestaaten lagen an der Spitze. Die 17 an diesem Wettstreit beteiligten Italiener eroberten nur einen — allerdings hervorragenden — Platz und tauchten dann erst an 39. und 40. Stelle wieder auf; 14 von ihnen erfüllten die Bedingungen nicht. Im übrigen stellten nur noch die Schweiz, Spanien und Holland einige gute Hughestelegraphisten. Die ersten vier Sieger waren Curt Müller-Berlin (4032$^{6}/_{10}$ P.), Renato Lombardo-Trient (4032 P.), Hiemke-Berlin, bereits zweifacher Sieger von 1911, (4011 P.) und Imhoff-Mannheim mit der gleichen Punktzahl.

d. Baudot.

Die Ergebnisse des Berliner Baudot-Turniers überragten die 1911er bei weitem. Wenn selbst die Franzosen teilgenommen hätten, wäre das Gesamtergebnis kaum zu verbessern gewesen, da die ersten beiden Sieger bei gleicher Punktzahl, abgesehen von etwa 6 oder 7 nicht ausgenutzten Bürstenumläufen, maschinelle Höchstleistungen erzielten und die nächsten Teilnehmer in denkbar geringsten Abständen folgten. Daß der Baudot die Domäne der Romanen ist, zeigte sich hier von neuem. Von den ersten 20 Plätzen entfielen auf Italien 9, auf Spanien 6, auf Deutschland 3, auf Österreich und Holland je einer. Die ersten vier Sieger waren: de Luna Barcelona und Rubio-Madrid mit je 4036$^{2}/_{10}$ Punkten Homuth-Berlin (4032 P.) und Aloj-Neapel (4029 P.) Bemerkenswert ist, daß die meisten ausländischen Baudotisten den Sender mit der rechten Hand allein meisterten während man sich in Deutschland durchweg beider Hände bedient.

e. Siemens.

Im Verlaufe des Wettstreits am Siemenslocher stellte es sich heraus, daß man der Schwierigkeit möglichst fehlerfreien Stanzens nicht genügend Rechnung getragen und die Zahl der Fehlerpunkte zu gering bemessen hatte. Das Preisgericht kam deshalb zu der schon erwähnten Maßnahme, die zulässige Zahl der Fehlerpunkte von 350 auf 502 heraufzusetzen. Für die Preiszuteilung wurde hierzu einschränkend bestimmt, daß die siegreichen Bewerber mit über 350 Fehlerpunkten denen mit weniger Fehlerpunkten nachgesetzt werden sollten. Durch diese Klausel wurde einerseits zwar die Sicherheit im Stanzen besonders gewertet, anderseits verschob sich aber das Bild der Stanzleistungen ganz außerordentlich. Von 24 Teilnehmern erfüllten 6 die ursprünglichen und 4 die erweiterten Bedingungen. Die kleine Übersicht hierzu zeigt die Auswirkung der Klausel.

Die Leistung der Breslauer Beamtin ist mit Recht nicht nur in der Fachpresse sondern auch in den Tageszeitungen Gegenstand lebhafter Erörterungen gewesen.

Übersicht IIIa

über die Verteilung der Siege auf die Länder.

(Reihe I: Zahl der preisgekrönten, Reihe II: der nicht preisgekrönten Teilnehmer, die die Bedingungen erfüllten.)

Lfde. Nr.	Land	Morse-Klopfer		Summer		Hughes		Baudot		Siemens		Wheatstone		insgesamt		
		I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I+II
1	Deutschland:															
	a) Deutsche Reichspost	4	4	4	4	8	13	1	19	6	0	0	6	23	46	69
	b) Eisenbahn	0	0	0	1	0	0	—	—	—	—	—	—	0	1	1
	c) Transradio	1	2	4	1	0	2	—	—	—	1	—	—	5	6	11
	d) Debeg	0	0	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	2
2	Italien:															
	a) Telegraphenverwaltung ..	3	2	—	2	1	2	5	18	—	—	0	1	9	25	34
	b) Eisenbahn	4	1	0	1	—	—	—	—	—	—	—	—	4	2	6
3	Dänemark:															
	a) Telegraphenverwaltung ..	—	1	—	—	—	—	—	—	0	0	8	4	8	5	13
	b) Radio	—	—	0	0	—	—	—	—	—	—	—	—	0	0	0
4	Spanien	2	0	—	—	1	3	3	4	—	—	—	—	6	7	13
5	Holland	2	2	0	0	0	3	0	3	3	—	—	—	5	8	13
6	Jugoslawien	0	0	0	0	0	0	—	—	—	—	—	—	0	0	0
7	Tschechoslowakei	0	1	0	1	2	1	0	1	—	—	—	—	2	4	6
8	Rußland	0	0	—	—	0	0	0	3	—	—	0	2	0	5	5
9	Österreich	0	1	—	—	1	1	1	3	—	—	—	—	2	5	7
10	Schweiz	0	1	0	0	1	2	0	1	—	—	—	—	1	4	5
11	Ungarn	1	—	0	2	0	2	—	—	—	—	—	—	1	4	5
12	Schweden															
	a) Telegraphenverwaltung ..	0	1	0	2	—	—	—	—	—	—	—	—	0	3	3
	b) Eisenbahn	0	0	0	0	—	—	—	—	—	—	—	—	0	0	0
13	Finnland	0	0	—	—	0	0	—	—	—	—	—	—	0	0	0
14	Saargebiet	0	0	—	—	0	0	—	—	—	—	—	—	0	0	0
15	Danzig	0	0	—	—	0	0	—	—	—	—	—	—	0	0	0
16	Estland	0	1	—	—	0	0	—	—	—	—	—	—	0	1	1
17	Norwegen	—	—	0	1	—	—	—	—	—	—	—	—	0	1	1
	Insgesamt	17	17	9	16	14	29	10	52	9	1	8	13	67	128	195

Platz	Name (w = weiblich)	Punktzahl	Fehlerpunkte	Endergebnis
1	Bansemer-Breslau (w) ..	8 664	108	8 556
2	Kirndörfer-München (w)..	6 294	36	6 258
3	van der Vliet-Amsterdam	6 555	300	6 255
4	Spee-Amsterdam	5 928	36	5 892
5	E. Hoffmann-Königsberg (w)	5 529	195	5 334
6	Koszuszek-Berlin	5 535	300	5 235
7	Lutz-München (w)	6 930	462	6 468
8	A. Schmidt-Düsseldorf (w)	6 258	501	5 757
9	Koekoek-Amsterdam	6 168	474	5 694
10	Armbrüster-Transradio ...	6 000	378	5 622

f. Wheatstone (Stanzen am Klöppellocher).

An dem Wheatstone-Turnier beteiligten sich außer der Reichs-Telegraphenverwaltung noch Dänemark, Rußland und Italien in Stärke von insgesamt 25 Teilnehmern, von denen nur 4 die Bedingungen nicht erfüllten. In Dänemark ist der Wheatstone immer noch der Hauptapparat für die verkehrsstärkeren Leitungen, und auch in Rußland spielt er noch eine bedeutende Rolle. Die Reichs-Telegraphenverwaltung verwendete ihn im Jahre 1922 nur noch im Verkehr mit Stockholm, Gotenburg, Malmö und Fredericia. In Italien dient der Wheatstone nach englischem Beispiel nur dem Presseverkehr, d. h. es wird nur ein Textstreifen gestanzt und dieser gleichzeitig an mehrere Empfangsbüros (hauptsächlich der Agenzia Stefani) gesandt. Neuerdings kommt man zugunsten des Creedlochers mehr und mehr von der Benutzung des Klöppellochers ab.

Nach dem Gesagten wird es nicht überraschen, daß die Dänen die ersten 10 Plätze eroberten. Hauerslev erzielte als erster Sieger 4494 Punkte; er stanzte 1132½ Wörter in einer Stunde und erhielt für 3 Fehler einen Abzug von 36 Punkten. Die nächsten drei Sieger waren Jepsen (4452 P.), Jensen (4340 P.) und Bucick (4230 P.). Die Plätze 11 bis 13 besetzten Berliner Beamte. Standen diese in der Stundenleistung auch um 165 bis 190 Wörter hinter dem ersten Sieger zurück, so ist doch die Stanzsicherheit der Deutschen festzustellen und anzuerkennen. Kroé-Berlin (3812 P.) hatte eine vollkommen einwandfreie Prüfung abgelegt, die Arbeiten der beiden anderen wiesen nur je einen Fehler auf.

Standen den Siegern von 1911 wertvolle Preise aller Art zur Verfügung, so wurde es den deutschen Veranstaltern infolge der zunehmenden Inflation unendlich schwer, Mittel in angemessener Höhe zur Beschaffung der Preise aufzubringen. Handel und Industrie, Behörden, Beamtenverbände des In- und Auslands unterstützten das Unternehmen durch Stiftung von Preisen. Im ganzen konnten 67 Einzelpreise für die 6 in Wettbewerb gestellten Apparatsysteme bereitgestellt werden. Das Reichspostministerium hatte große Bronzemedaillen prägen lassen,

die den ersten beiden Siegern an den einzelnen Systemen neben den ausgesetzten Kunstgegenständen verliehen sowie den beiden vorgesehenen Länderpreisen und dem Meisterschaftspreis beigegeben werden sollten.

Der Meisterschaftspreis sollte demjenigen Sieger zufallen, der die meisten Einzelpreise, mindestens jedoch 3, erhalten hatte. Kamen hierfür mehrere Bewerber bei der gleichen Anzahl von Siegen in Betracht, so sollte die höchste Punktzahl ausschlaggebend sein. Hatten die Bewerber die Einzelpreise an verschiedenen Apparatsystemen erworben, so war die Zahl der erreichten Punkte durch Umrechnung auf Hughespunkte zu ermitteln. Für diese Ermittlung sollte das Verhältnis der Hugheshöchstleistung zu den Höchstleistungen an den in Betracht kommenden Systemen als Grundlage dienen.

Die Bedingungen für die Erlangung des Meisterschaftspreises waren aber von keinem der Wettbewerber erfüllt worden. Das Preisgericht beschloß jedoch einstimmig, diesen Preis dem Wiener Oscar Schindler zuzusprechen, der am Hughes den 5. und am Baudot den 7. Preis erobert und im Morse-Klopferbewerb die Bedingungen erfüllt hatte. Wenn es Schindler nicht gelungen war, auch am Morseapparat einen Preis zu erlangen, so lag das ausschließlich an dem Umstande, daß der Kampf am Klopfer und Morse nicht getrennt geführt wurde und die Morsisten den Klopfertelegraphisten gegenüber naturgemäß im Nachteil waren; andernfalls hätte er den 8. Morsepreis erhalten. Der Meisterschaftspreis war von dem verstorbenen Reichspräsidenten Friedrich Ebert gestiftet worden. Er bestand in einem silbernen Pokal und wurde zusammen mit der Medaille der RTV und einem Ehrendiplom überreicht.

An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, daß mehrere Wettbewerber je nach Beteiligung an 2, 3, ja 4 Apparatsystemen die Bedingungen erfüllten. Armbrüster-Transradio erhielt bei der Funkaufnahme den 7. Preis und besetzte am Siemens den 10., am Klopfer den 19. und am Hughes den 43. Platz; Koekoek-Amsterdam erwarb den 9. Siemenspreis und nahm im Baudotkampf die 13., im Hughesstreit die 15. Stelle ein; Spee-Amsterdam war 4. Sieger im Siemenswettstreit, erhielt den 16. Platz am Hughes und den 23. am Baudot. Die Genannten können als aussichtsreiche Anwärter auf den in diesem Jahre neu zu vergebenden Meisterschaftstitel gelten.

Für die ausgesetzten Länderpreise war ursprünglich bestimmt worden, daß jedes in Wettbewerb tretende Land im Besitze von mindestens 4 Einzelpreisen sein mußte. Die Ländergruppen sollten in zwei Abteilungen geschieden werden, deren eine außer anderen Preisen auch einen Baudotpreis, die andere auch einen Siemens- oder Wheatstonepreis enthalten mußte. Die Gruppen, denen sowohl am Baudot als auch am Wheatstone oder Siemens ein Preis zufallen würde, durften die Abteilung, der sie anzugehören wünschten, selbst bestimmen; für jede der beiden Abteilungen war ein Länderpreis vorgesehen. Innerhalb der beiden Abteilungen sollte der Sieg derjenigen Gruppe zugesprochen werden, die Einzelpreise an den meisten Systemen aufzuweisen haben würde. Bei gleicher Anzahl und Art der Systeme sollte die Höchstpunktzahl entscheiden; bei nicht gleichartigen Systemen sollte diese durch Umrechnung der Einzelergebnisse auf Hughespunkte ermittelt werden.

Während Deutschland an 5 Systemen Einzelpreise davongetragen hatte, war es keinem anderen Lande gelungen, die erforderlichen 4 Preisträger für verschiedene Systeme zu stellen. Das Preisgericht beschloß daher, die Bedingungen in der Weise zu mildern, daß zum Wettbewerb um einen der Länderpreise 3 an verschiedenen Systemen eroberte Einzelpreise ausreichen sollten.

Deutschland vertrat die Abteilung um den Siemensapparat, Italien und Spanien bewarben sich um den Länderpreis für die Baudotgruppe. Mit insgesamt 26 044 $^{6}/_{10}$ Punkten aus den besten Leistungen an 5 Systemen errang Deutschland den Länderpreis der Siemensgruppe, den der Reichsverkehrsminister gestiftet hatte: Schmied aus Bronze nebst Medaille. Italien erwarb mit 12 378 Punkten den Preis der Baudotgruppe, eine Stiftung des Reichspostministers: Diskuswerfer aus Bronze nebst Medaille. Es war den Italienern gelungen, Spanien, das 11 931 $^{2}/_{10}$ Punkte erzielt hatte, um 446 $^{8}/_{10}$ Punkte zu schlagen.

Der Reichsverkehrsminister hatte zwei Sonderpreise gestiftet, einen Rauchtisch aus Marmor mit Ausstattung, der dem besten Eisenbahntelegraphisten zugesprochen werden sollte, und eine Standuhr aus Bronze für den besten deutschen Eisenbahner. Den erstgenannten Preis erhielt Schinetti, den anderen der einzige deutsche Eisenbahner, der — bei einer Beteiligung seiner Verwaltung mit 62 Wettbewerben — die Bedingungen, und zwar in der Funkaufnahme, erfüllt hatte.

Als Sonderpreise für die 6 besten Funker hatten die deutschen Funkgesellschaften 6 Bredow-Plaketten gestiftet.

Die Verteilung der Siege auf die einzelnen Länder ergibt sich aus Übersicht IIIa; den deutschen Sieg zeigt Übersicht IV.

Die Preisverteilung fand am Abend des 21. August unter der Leitung des Staatssekretärs Dr. Bredow im Lichthofe des Postmuseums statt. Nicht nur die unmittelbar am Wettstreit Beteiligten hatten sich zu dieser feierlichen Handlung um das Standbild Stephans geschart, sondern auch zahlreiche Vertreter des Handels und der Industrie, der Presse und verschiedener Behörden bekundeten durch ihr Erscheinen das Interesse ihrer Kreise an dem Ausgang einer Veranstaltung, die ja zu der Weltwirtschaft in Beziehungen stand. Die Bedeutung der Telegraphistenwettkämpfe für die Weltwirtschaft hinsichtlich der glatten Abwicklung des zwischenstaatlichen Telegraphenbetriebes und der Weiterentwicklung dieses Nachrichtenverkehrszweiges war somit von der deutschen Öffentlichkeit erkannt worden, und zahlreiche Zeitungen und Zeitschriften des Auslands trugen vielfach durch Schilderungen des Turniers nebst den technischen Einzelheiten dazu bei, die Öffentlichkeit ihrer Länder mit den zwischenstaatlichen Nachrichtenbeziehungen vertrauter zu machen und somit dem Verkehr zu dienen.

Der kommende Wettstreit zu Como.

In seiner Ansprache gelegentlich der Preisverteilung hatte Staatssekretär Dr. Bredow der Hoffnung Ausdruck gegeben, die Telegraphisten aller Länder möchten sich bald wieder zu friedlichem Wettkampfe zusammenfinden. Daß diese Hoffnung sich im Jahre 1927, der Zeit der großen Volta-Feiern, erfüllen würde, konnte mit einiger Sicherheit vorausgesagt werden. Es lag auf der Hand, daß das Istituto Gare unter der Leitung Geronimis bei der italienischen Telegraphenverwaltung anregen würde, die festlichen Veranstaltungen durch einen internationalen Telegraphistenwettstreit zu erweitern.

Die Einladungen der italienischen Telegraphenverwaltung an die dem Welttelegraphenverein angeschlossenen

Übersicht IV
über den deutschen Sieg in Berlin.

Lfde. Nr.	Name	Platz	Bemerkungen
			a. Morse-Klopfer.
1	Eichholz-Rheydt[1])	2	Preis: Pokal, gestiftet von den Gummiwerken Fulda, und Medaille. — S. a. Übersicht II.
2	Woettki-Schneidemühl	7	S. a. Übersicht II.
3	Pasewaldt-Berlin	9	S. a. Nr. 6.
4	Sonntag-Transradio	11	
5	Erichsen-Breslau	12	S. a. Nr. 10.
			b. Summer (Funkaufnahme).
6	Pasewaldt-Berlin[1])	1	Preis: Bogenspanner aus Bronze, gestiftet von den holländischen P.- u. T.-Beamten, und Medaille.
7	Freund-Transradio	2	Preis: Läufer aus Bronze, gestiftet vom »Eilbienst«, und Medaille.
8	Massera-Transradio	3	
9	Dammann-Transradio	4	
10	Erichsen-Breslau	5	
11	Jacob-Berlin	6	
12	Armbrüster-Transradio	7	
13	Biedermann-Berlin (w)	8	
14	Schubert-Debeg	9	
			c. Hughes.
15	Curt Müller-Berlin[1])	1	Preis: Goldene Uhr, gestiftet vom Verbande Schweizerischer Telegr.- und Telephon-Beamten, und Medaille.
16	Hiemke-Berlin	3	S. a. Übersicht II.
17	Imhoff-Mannheim	4	
18	Piech-Berlin	9	
19	Homuth-Berlin	10	S. a. Übersicht II und Nr. 23.
20	Marty-Berlin	12	
21	Rob. Krause-Berlin	13	
22	Seel-München	14	
			d. Baudot.
23	Homuth-Berlin[1])	3	
			e. Siemens.
24	Bansemer-Breslau (w)[1])	1	Preis: Silbernes Geschirr, gestiftet von der Tschechoslowakischen P.- und T.-Verwaltung, und Medaille.
25	Kirndörfer-München (w)	2	Preis: »Krieger«, gestiftet von der Staatl. Porzellanmanufaktur Nymphenburg, und Medaille.
26	E. Hoffmann-Königsberg (Pr.) (w)	5	
27	Koszuszek-Berlin	6	
28	Lutz-München (w)	7	
29	A. Schmidt-Düsseldorf (w)	8	

[1]) Repräsentanten für den Länderpreis der Abteilung Siemens.

Verwaltungen und Gesellschaften sowie an solche Behörden und Gesellschaften, bei denen die Telegraphie einen besonderen Dienstzweig bildet, sind im Oktober v. J. ergangen. Der 1. internationale Telegraphistenwettstreit soll danach im September 1927 in einem Saale der Villa Olmo bei Como zum Austrag gelangen[6]).

Nach dem ursprünglichen Programm schien es, als ob der kommende Wettstreit dem von Turin angepaßt werden sollte, indem die italienische Verwaltung das Turnier auf die drei Systeme Morse-Klopfer, Hughes und Baudot beschränken wollte. Da die Telegraphistenwettbewerbe aber nicht nur einen Sport bedeuten, sondern vor allem auch der Öffentlichkeit die fortschreitende Entwicklung der Telegraphie vor Augen führen sollen, war es unerläßlich, vor allem das Siemens-System mit in Wettbewerb zu stellen, womit sich Italien auch einverstanden erklärt hat. Erfreulich wäre auch die Miteinbeziehung der Funkaufnahme, zumal sich in den verflossenen fünf Jahren der

[6]) Ministerialerlaß, Rom, 16. 7. 1926.

zwischenstaatliche Funkverkehr bedeutend gehoben und ausgedehnt hat. Auch wäre es zu begrüßen, wenn der schon seit 1911 geplante Wettbewerb in der Klopferaufnahme unter Verwendung der Schreibmaschine für die Niederschrift des empfangenen Textes durchgeführt werden würde, wobei unter Umständen an Stelle des Klopfers der Summer treten könnte. Die Deutsche Reichspost und die deutsche Telefunkengruppe sind jedenfalls in der Lage, Bewerber für diese Kämpfe zu stellen.

Zusammenfassend sei über die Telegraphistenwettkämpfe gesagt: Der Wert dieser Wettkämpfe ist vielseitig und von nicht zu unterschätzender Bedeutung. Auf den rein wirtschaftlichen Wert dieser Veranstaltungen — möge dieser darin bestehen, die Telegraphisten zu hoher Vervollkommnung ihrer Telegraphierfertigkeit anzuspornen, d. h. die Güte des Betriebes zu verbessern, oder der Öffentlichkeit die Fortschritte auf dem Gebiet der telegraphischen Nachrichtenübermittlung vor Augen zu führen, d. h. ihre Aufmerksamkeit auf diesen Wirtschaftszweig zu lenken — ist bereits hingewiesen worden. Die Bedeutung solcher internationalen Berufswettkämpfe liegt aber auch in verkehrspolitischer Richtung insofern, als durch die Zusammenkunft der ausländischen Berufsgenossen und durch das Anknüpfen persönlicher Beziehungen die zwischen den Verkehrsbeamten aller Länder seit langem bestehenden beruflichen Kameradschaftsbande erneuert und verstärkt werden. Dadurch muß sich der zwischenstaatliche Betrieb stets reibungslos vollziehen — eine erfreuliche Tatsache, die letzten Endes wieder der Weltwirtschaft zugute kommt. Endlich aber sind diese Zusammenkünfte zu edlem Berufswettkampfe besonders geeignet, die friedlichen Beziehungen der Völker untereinander fester zu knüpfen und dazu beizutragen, außenpolitische Gegensätze zu überwinden. Wenn Dr. Bredow in seiner Begrüßungsansprache an die Wettstreiter von 1922 das Wort prägte: »Die Telegraphie ist das Werkzeug des Friedens«, so darf man hier mit besonderer Freude und Genugtuung des Berliner internationalen Telegraphistenwettstreits gedenken, der in hervorragender Weise dazu beigetragen hat, die Beziehungen unseres Vaterlandes zum Auslande im Sinne des allgemeinen Friedens zu verbessern. Möge auch »Como 1927« in diesem Sinne unvergeßlich werden!

Die französische Feldpost 1914 bis 1919.

Von Postrat L. Schneider in Berlin.

Der Krieg von 1914 bis 1918 hat die deutsche Feldpost vor Aufgaben von einer Größe und Schwere gestellt, wie sie in vorangegangenen Feldzügen nicht annähernd an sie herangetreten sind. Wir wissen — zum Teil aus eigener Erfahrung, zum Teil aus Veröffentlichungen amtlicher, halbamtlicher oder privater Natur —, daß die Einrichtungen unserer Feldpost zu Beginn des Krieges stark bemängelt worden sind, und daß es einer zähen Arbeit bedurft hat, um alle Schwierigkeiten zu beseitigen und einen glatten Betriebsablauf herbeizuführen. Ähnlich, wahrscheinlich noch ungünstiger, werden die Verhältnisse bei unsern Verbündeten gelegen haben. Besondern Reiz hat für uns aber die Frage: »Wie mag es bei den Gegnern ausgesehen haben?« Mit einiger Sicherheit kann man annehmen, daß die russische Feldpost nicht auf der Höhe gewesen ist, ebensowenig die der kleineren Staaten, wie Portugal, Rumänien, Serbien usw. Aber wie war es mit England, Frankreich, Italien, den Vereinigten Staaten von Amerika? Die Wahrscheinlichkeit spricht auch hier dafür, daß die Feldpost mit Schwierigkeiten aller Art zu kämpfen gehabt hat, ausgenommen vielleicht die Vereinigten Staaten, die sich wegen ihres späten Eintritts in den Krieg immerhin die Erfahrungen ihrer Verbündeten hätten zunutze machen können. Eine zutreffende Beurteilung wäre nur an der Hand eingehender amtlicher oder privater Abhandlungen möglich, etwa nach der Art unseres deutschen Werks, der »Geschichte der deutschen Feldpost im Kriege 1914/18« von dem verstorbenen Ministerialrat Schracke. Soviel ich weiß, ist auf seiten unserer früheren Kriegsgegner bisher nur ein solches Werk erschienen, und zwar in Frankreich. Es heißt »La poste militaire en France (Campagne 1914—1919)[1]«, ist 1922 herausgekommen, 138 Seiten stark und verfaßt von dem Generalinspektor der Posten und Telegraphen A. Marty, der im Kriege Beauftragter der Feldpost im Großen Hauptquartier war, also eine Stellung ähnlich der unseres Feld-Oberpostmeisters bekleidet hat. Ein Überblick über den Inhalt des Buches wird uns nicht nur ein Bild vom Aufbau der französischen Feldpost — auch in früheren Kriegen — geben, sondern namentlich zeigen, daß die französische Feldpost im Weltkriege mit ähnlichen Schwierigkeiten zu kämpfen gehabt hat wie die deutsche, daß diese Schwierigkeiten sogar wegen einer verfehlten Ordnung des Feldpostdienstes anfangs erheblich größer gewesen sind als bei uns. Der sachverständige Leser wird ferner unschwer erkennen, daß trotz aller äußeren Verschiedenheiten doch eine gewisse Übereinstimmung zwischen den französischen und den deutschen Feldposteinrichtungen besteht, insbesondere trifft dies auf die Handhabung des Betriebsdienstes zu. Im Grunde ist dies eine natürliche Erscheinung. Unter dem Einflusse der Weltpostverträge, von anderen Ursachen ganz abgesehen, haben sich die Betriebsformen der Postverwaltungen in den verschiedensten Ländern immer mehr genähert, zum Teil völlig angeglichen. Von dieser Entwicklung kann auch der Feldpostdienst nicht unberührt bleiben.

[1]) Verlag Léon Eyrolles, Paris, Rue Thénard 3 bis.

I. Die französische Feldpost in früheren Kriegen.

Der Ursprung der französischen Feldpost führt in die Zeit des ersten Kaiserreichs zurück. Nach einer Verordnung vom Jahre 1809 und einer dazu erlassenen Anweisung von 1812 gab es bei jeder Armee

1. ein »stabiles« Feldpostamt am Ausgangspunkt der Etappenlinien; es war der zivilen Post unterstellt;
2. ein Feldpostamt beim Armee-Hauptquartier und bei jedem Armeekorps;
3. ein Feldpostamt in jedem besetzten Orte;
4. Hilfsanlagen nach Bedarf.

Alle diese Feldpostanstalten standen unter sich und mit denen der benachbarten Armeen in Verbindung. Das stabile Feldpostamt war die Umschlagstelle für die in Paris bearbeitete Post nach und von der Armee. Es erhielt die Nachrichten über die Truppenbewegungen vom Feldpostamt des Armee-Hauptquartiers und gab sie an die zivilen Postdienststellen weiter, die so eine genaue Kenntnis von der Zusammensetzung der Armeen erhielten.

Das Personal der Feldpost wurde vom Generalpostmeister ernannt, unterstand aber der militärischen Kommandogewalt. Die Verteilung der für die Truppe einlaufenden Sendungen war Sache der Wagenmeister (vaguemestre), das sind Soldaten im Unteroffiziersrang, die etwa mit unsern deutschen Postunteroffizieren verglichen werden können.

Die geschilderten Einrichtungen galten nur für den Fall, daß der Krieg in Feindesland geführt wurde. Spielte er sich auf französischem Boden ab, so sollten die zivilen Poststellen den Feldpostdienst übernehmen und dabei durch die Wagenmeister unterstützt werden.

1823 wurde eine neue Feldpostordnung herausgegeben. Sie übertrug das Recht, die Feldpostbeamten zu ernennen, dem Finanzminister, dem die Postverwaltung ohnehin unterstellt war. Bei jeder Armee leitete ein Beauftragter der Feldpost den Dienstbetrieb seines Bereichs. Das stabile Feldpostamt trat ebenfalls unter seinen Befehl. Die Feldpostanstalten, die früher nur mit der Postverwaltung in Geldverkehr gestanden hatten, mußten diesen jetzt mit der Finanzverwaltung abwickeln. Damit wurde zum ersten Male ein Band zwischen diesen beiden Verwaltungen geknüpft, das sich später noch enger schlingen sollte, denn 1854 wurde der Feldpostdienst mit dem militärischen Kassendienste völlig vereinigt.

In den Krieg 1870/1871 trat die französische Feldpost mit folgender Ordnung:

An der Spitze des Feldpost- und des Kassenwesens einer Armee stand ein Generalzahlmeister. Bei jedem Armeekorps leitete ein Hauptzahlmeister den Dienst, bei jeder Division ein Zahlmeister. Die große Mehrzahl der Beamten war der Finanzverwaltung entnommen, wie überhaupt der militärische Kassendienst gegenüber dem Feldpostdienst als der wichtigere und schwierigere galt. Die Ereignisse lieferten bald den Beweis, daß diese Ordnung der Dinge verfehlt war. Man versuchte zuerst, eine Besserung dadurch herbeizuführen, daß man die Oberleitung den Generalzahlmeistern abnahm und dem Finanzminister übertrug; weiter dadurch, daß man einen dem Armee-Hauptquartier beigegebenen Hauptzahlmeister mit der Leitung des vereinigten Dienstes bei der Armee beauftragte und gleichzeitig bestimmte, daß mindestens die Hälfte seiner Beamten aus der Postverwaltung stammen müßte. Der Erfolg dieser Maßregeln blieb jedoch aus. Erst im November 1870 entschloß man sich auf Vorschlag des Generalpostmeisters Steenackers dazu, die Leitung der Feldpost der Postverwaltung zu unterstellen und damit die unzweckmäßige Vermengung der Feldpostdienstgeschäfte mit dem Kassendienste der Truppe aufzugeben. Der Feldpostdienst besserte sich dann zwar, ließ aber bis zum Schlusse des Krieges immer noch zu wünschen übrig. Als Grund dafür werden namentlich die Schwierigkeiten angeführt, die sich aus den Rückzugsbewegungen der geschlagenen Armeen ergaben.

In einem Bericht, den ein Beauftragter der Nationalversammlung im Juli 1871 erstattete, wurde die doch einerzeit aus zwingenden Gründen vorgenommene Trennung des Feldpostdienstes vom militärischen Kassendienste nachträglich wieder mit dem Hinweise bemängelt, daß sich daraus eine Vermehrung der Aufgaben und eine Verdoppelung der Beförderungsmittel ergeben hätten. Der Erfolg war, daß 1875 von neuem die Vereinigung der beiden Dienste beschlossen wurde. 1907 setzte eine rückläufige Bewegung ein. Ein vom Kriegsminister ausgearbeiteter Gesetzentwurf sah wieder die Trennung vor. Der Entwurf wurde 1912 von der Abgeordnetenkammer angenommen, lag aber noch beim Senat, als 1914 der Krieg ausbrach.

II. Die französische Feldpost im Weltkriege.

Die Ordnung der Feldpost während der ersten Kriegszeit.

Der Krieg traf die französische Feldpost in einer mangelhaften Verfassung. Militärischer Kassendienst und Feldpost waren unter der Leitung des Finanzministers vereinigt. Seine Befugnisse beschränkten sich auf die Reglung des technischen Dienstes; im übrigen hatte das Militär die Befehlsgewalt. Beim Großen Hauptquartier, bei jedem Armee-Hauptquartier, jedem Armeekorps, jeder Infanterie- und jeder Kavalleriedivision leitete ein Zahlmeisterbüro den Feldpostdienst mit. Im Etappengebiet bestand ein solches Büro beim Hauptquartier jeder Etappendirektion, bei jeder Etappenkommandantur auf den verkehrsregelnden Bahnhöfen (gares régulatrices) und bei jeder sonstigen wichtigen Etappenkommandantur. Das Büro beim Großen Hauptquartier wie überhaupt der gesamte Kassen- und Feldpostdienst wurde durch einen Generalzahlmeister geleitet, dem ein Hauptzahlmeister zur Seite stand, jedes Büro bei einem Armee-Hauptquartier und bei einem Armeekorps durch einen Hauptzahlmeister und jedes Büro bei einer Division durch einen Zahlmeister. Die Mehrzahl der Beamten des oberen Dienstes setzte sich aus Angehörigen der Finanzverwaltung zusammen, während die unteren Stellen, d. h. die Stellen des eigentlichen Betriebsdienstes, mit Postbeamten besetzt waren. Zur Ergänzung des Personals stand dem Generalzahlmeister eine Bereitschaft (Reserve) auf jedem verkehrsregelnden Bahnhof zur Verfügung.

Der Wagenpark bestand aus zweispännigen Wagen zur Personenbeförderung, zweispännigen Wagen für Geräte, zweispännigen Packwagen für die Briefbeförderung und einspännigen leichten Wagen, sogenannten Tilburys. Jedes Büro bei einem Armee-Hauptquartier, einem Armeekorps oder einer Infanteriedivision besaß einen Personenwagen und einen Gerätewagen. Außerdem waren für die Büros bei den Armee-Hauptquartieren 3 Briefbeförderungs- und 4 leichte Wagen vorgesehen, für jedes Büro bei einem Armeekorps 2 Briefbeförderungs- und 2 leichte Wagen, für jedes Büro bei einer Infanteriedivision 1 leichter Wagen (2, wenn die beiden Brigaden getrennt waren). Jedes Büro bei einer Kavalleriedivision verfügte über 1 Gerätewagen und 1 leichten Wagen. Kraftwagen- und Kraftraddienst war für gewisse schleunige Beförderungen vorgesehen.

Im übrigen lieferte das Militär allen oberen Beamten, bei den Kavalleriedivisionen auch den übrigen Beamten, ein Reitpferd. Die Büros verfügten über eine nach dem Bedarf bemessene Anzahl berittener Unteroffiziere zur Herstellung solcher Verbindungen, für die Wagen nicht nötig waren, über Radfahrer zur Überbringung eiliger Sendungen und schließlich über Trainsoldaten für die Pferdepflege, die Lenkung der Wagen usw. Die Ausgabe der bei der Feldpost eingehenden Sendungen aus der Heimat an die Truppe sowie die Einsammlung der von den Heeresangehörigen herrührenden Sendungen und deren Weitergabe an die Feldpost war Sache der Wagenmeister und ihrer Gehilfen.

Den Übergang von der mobilen Armee zur Heimat vermittelten, wie in früheren Zeiten, besondere Ämter, Grenzämter (bureaux-frontières), die der Zivilpostverwaltung unterstanden; ihre Aufgabe war einfach. Sie

bestand im wesentlichen in der Weitergabe der ihnen zugehenden Versande.

Die an die Heeresangehörigen gerichteten Sendungen mußten in der Aufschrift außer dem Namen, Vornamen, Dienstgrad und Truppenteil des Empfängers folgende Angaben tragen:

1. den Standort des Ersatzkorps bei allen Sendungen an die Angehörigen eines mobilen Korps oder einer Formation, die das Korps mobil gemacht hatte;
2. den Mobilmachungsort der Korps-, Divisions- und Brigadestäbe bei den Sendungen an die Offiziere und Mannschaften, die diesen Stäben usw. angehörten;
3. den Friedensstandort des Armeekorps bei Sendungen an Offiziere und Mannschaften anderer Stäbe, die im Korpsbereich aufgestellt worden waren;
4. in bestimmten Fällen die Bezeichnung »über das Zentral-Militärbüro in Paris« oder »über das Zentral-Militärbüro in Marseille«.

Aushänge bei den Postanstalten und Gemeindebehörden enthielten ein Verzeichnis der Standorte der Ersatzkorps für die verschiedenen Armeen und Musteranschriften. Durch Anschläge, die über den Briefkasten hingen, wurde auf diese Aushänge verwiesen.

Die aufgelieferten Sendungen wurden, abgesehen von dem Fall unter 4, nach dem in der Aufschrift an erster Stelle angegebenen Orte befördert, dort den Ersatztruppenteilen zugeführt und von diesen bearbeitet, d. h. verteilt. Das Unzweckmäßige dieser Reglung liegt auf der Hand. Gleich zu Beginn des Arbeitsganges, an einer gewissermaßen lebenswichtigen Stelle, wurde ein unsachverständiges Glied eingeschaltet. Wie wir noch hören werden, war das ein verhängnisvoller Fehler.

Bei den etwa 1 000 Ersatztruppenteilen ging die Arbeit zunächst so vor sich, daß die Sendungen für Heeresangehörige, die den Standort nicht verlassen hatten, getrennt wurden von denen für Heeresangehörige, die abgerückt waren. Die Sendungen der ersten Art wurden durch die Wagenmeister der Ersatztruppenteile unmittelbar ausgehändigt. Auf den andern wurde der erste Bestimmungsort ausgestrichen und die Aufschrift nötigenfalls nach den Stammrollen vervollständigt oder abgeändert. Dann wurden die Sendungen nach Kompagnien, Schwadronen, Batterien usw. verteilt, bataillons-, regiments-, abteilungsweise usw. in Beuteln zusammengepackt, und die Beutel wurden dem Ortspostamt zur Weiterbeförderung übergeben. Waren die Beutel für in der Heimat verbliebene Truppenteile bestimmt, so händigte die Post sie diesen unmittelbar aus, waren sie an Feldtruppen gerichtet, so leitete die Post sie den mit Zivilpostbeamten besetzten Verteilstellen auf den 20 Versammlungsbahnhöfen zu, von denen je einer für einen Korpsbereich bestimmt war und die etwa mit unseren Leitpunkten verglichen werden können. Hier wurden die Beutel gesammelt und auf die Grenzämter verteilt, denen sie täglich unter der Aufsicht von Zivilpostbeamten mit den Militärzügen übermittelt wurden.

Das Zentralbüro in Paris hatte die Aufgabe, alle Sendungen für die Hauptquartiere der Heeresgruppen oder der Armeen, für die Stäbe der Kavalleriedivisionen, für die Offiziere ohne bestimmten Truppenteil und für die in besonderen Stellungen verwandten Heeresangehörigen weiterzubefördern. Es zerfiel in 2 Abteilungen, eine zivile, die die Sendungen vorzusortieren hatte, und eine militärische, die die Sendungen nach den Unterlagen weiterverteilte, die sie vom Großen Hauptquartier erhielt. Das Zentralbüro in Marseille bearbeitete alle Sendungen für die in Korsika, Algier, Tunis, Marokko oder in Westafrika mobil gemachten Truppen[2]).

Schwierigkeiten und Umstellung des Feldpostdienstes.

Ebenso wie 1870 zeigte sich auch jetzt recht bald, daß die Ordnung des Feldpostdienstes verfehlt war. Es gab Reibungen an allen Ecken und Enden. Die Beförderung der Sendungen ging sehr langsam vonstatten. Infolgedessen hatten die Truppen, wenn die Post eintraf, ihren Standort häufig schon gewechselt, ohne daß der neue immer bekanntgeworden wäre. So wurden ganze Wagenladungen von Sendungen spazieren gefahren. Die Verwirrung wurde immer größer. Ende Oktober 1914 lagen z. B. beim Zentralbüro in Paris noch Sendungen aus den ersten Mobilmachungstagen an Offiziere oder Mannschaften der Generalstäbe, ja sogar an die Befehlshaber der Armeen. Zehnmal hatte das Büro sie abgesandt und ebenso oft zurückerhalten. Fehlleitungen kamen massenhaft vor. Die Empfangsstellen wußten sich oft nicht anders zu helfen, als daß sie die fehlgeleiteten Sendungen einfach nach den Aufgabeorten zurückschickten. Dazu kam bei der Feldpost noch Mangel an Personal und an Aufgabestempeln, so daß die Zahlmeisterbüros die Sendungen häufig ungestempelt und unverteilt an die Grenzämter absandten, die dann das Versäumte nachholen und damit eine Arbeit übernehmen mußten, für die sie gar nicht vorgesehen waren. Auch der Wagenpark war unzureichend und unzeitgemäß, was namentlich für die sog. Tilburys galt, die als Gefährte aus einem vergangenen Zeitalter bezeichnet werden. Den Wagenmeistern fehlten die nötigen Dienstkenntnisse. Sie begingen viele Irrtümer und trugen somit dazu bei, die Unordnung zu steigern. Beklagt wird auch besonders, daß sie entgegen den Vorschriften Sendungen an Gefallene mit einem kurzen Vermerk zurücksandten und so den Hinterbliebenen in einer rücksichtslosen Form (brutalement) das Unglück beibrachten, das sie betroffen hatte. Sendungen, die die Wagenmeister nicht unterbringen konnten, schickten sie ohne irgendeinen Vermerk an die Ersatztruppenteile zurück. Diese sandten sie an das Zentralbüro in Paris weiter, das mit den Sendungen nichts anderes anzufangen wußte, als sie auf gut Glück nochmals in den Verkehr zu geben. So irrten Ende Oktober 1914 Hunderttausende dieser Sendungen umher. Besonders schlimm sah es bei den Ersatztruppenteilen aus. Sie erstickten förmlich unter der Masse der ihnen zugehenden unanbringlichen Sendungen und unter ihrer sonstigen Arbeit. Der Grund lag, abgesehen von ihrer mangelhaften Sachkenntnis, darin, daß sie über die Änderungen an der Front gar nicht oder zu spät unterrichtet wurden. Anfang Dezember 1914 war der Wirrwar bei den Ersatztruppenteilen so groß geworden — der Verfasser gebraucht die Bezeichnung »embouteillage« —, daß die Postverwaltung mit ihrem Personal eingreifen und Ordnung schaffen mußte.

Nachdem der Krieg Mitte Oktober vom Bewegungs- zum Stellungskampf übergegangen war, kam auch etwas mehr Ordnung in die Feldpostbeförderung. Von geregelten Zuständen war man aber noch weit entfernt. Die Klagen über die Feldpost wurden jetzt sogar zahlreicher

[2]) Das Zentralbüro wurde später nach Lyon verlegt, am 1. Februar 1915 vorübergehend aufgehoben, dann aber wieder in Marseille eingerichtet.

d eindringlicher. Die Bevölkerung verstand nicht, arum es selbst dann nicht gelingen wollte, die Mißinde zu beseitigen, als der Krieg weniger lebhafte Forn angenommen hatte. In der Volksvertretung und r Presse wurden schwere Vorwürfe gegen die Feldpost hoben.

Eine gründliche Betriebsumformung konnte nun nicht nger hinausgeschoben werden. Man begann mit kleinen itteln. Das Eingreifen der Postverwaltung bei den rsatztruppenteilen ist schon erwähnt worden. Den Wagenistern bei diesen Truppenteilen konnten Postbeamte zur uernden Unterstützung beigegeben werden. Die Wagenister selbst erhielten neue Arbeitsanweisungen vom riegsministerium, die sich besonders auf die Behandlung r von der Front zurückkommenden und der an die franischen Kriegsgefangenen gerichteten Sendungen begen. Den Absendern wurde gestattet, ihre Sendungen mittelbar an das Zentralbüro in Paris zu richten, enn sie genau wußten, daß die Empfänger ihren Truppenil verlassen hatten, oder wenn sie genau Regiments-, ompagnie- usw. Nummer, möglichst auch die Division r Empfänger angeben konnten. Die Folge dieser Maßgel war, daß die Zahl der dem Zentralbüro zufließenden endungen im Handumdrehen von etwa 200 000 täglich f mehr als 1 000 000 anschwoll. Aber die große Masse r Sendungen ging nach wie vor den Ersatztruppenilen zu, und das war sogar zu begrüßen, denn das Zenalbüro in Paris hatte weder den nötigen Raum noch nügend Personal noch die erforderlichen Gerätschaften, n den gesamten Verkehr nach den Verteilregeln zu beältigen, die ihnen die geschilderte umständliche Beandriftung der Sendungen aufzwang.

Auch beim Feldpostpersonal wurden einige Änderungen orgenommen. Zunächst wurde ein Beauftragter der ost (»commissaire postal regulateur«) bei den verhrsregelnden Bahnhöfen eingesetzt. Er bekam Nachricht n allen Änderungen in der Zusammensetzung der ruppen der eigenen Armee und auch der anderen Areen und konnte so den Dienst bei den nunmehr ihm nterstellten Grenzämtern regeln. Die Einsetzung dieser ostbeauftragten erwies sich als zweckmäßig; sie spielten i der Reglung des Feldpostdienstes eine sehr wichtige olle.

Die Stellung der Postbeamten, die in dem gemeinaftlichen Kassen- und Feldpostdienst bisher eine etwas ntergeordnete Rolle gespielt hatten, wurde geändert. ei allen Zahlmeisterbüros wurden zwei Abteilungen geldet, eine für den Kassen-, die andere für den Feldpostenst. An die Spitze jeder Abteilung trat ein Fachamter. Zu dem Zwecke wurde dem Vorsteher des üros ein ihm unterstellter Beamter beigegeben, der der ostverwaltung entnommen wurde, wenn der Leiter dem ilitärischen Kassendienst angehörte, oder der Finanzverltung, wenn der Vorsteher ein Postbeamter war. Hierus ist zu entnehmen, daß von nun an auch Postbeamte z Vorsteher der Zahlmeisterbüros zugelassen waren. der der beiden Beamten trug die Verantwortung für n Dienst in seiner Abteilung; die Oberleitung hatte aber e Bürovorsteher. Die Unterstellung des Feldpostenstes unter fachmännische Leitung trug nicht wenig zu bei, den Feldpostdienst zu verbessern, wenn auch die rlegung der Büros in zwei Abteilungen wegen der ugleichheiten der beiden Dienste ihre Schattenseiten tte.

Bei den beiden Zentralbüros (in Paris und Marseille) rde die Leitung des Dienstes Postbeamten übertragen. Ihre Einteilung in eine zivile und eine militärische Abteilung wurde fallen gelassen. Ferner wurden zu den Büros Offiziere abgeordnet, die über alle für die Leitung der Sendungen in Betracht kommenden militärischen Anordungen usw. Auskunft geben sollten. Schließlich wurde dem Großen Hauptquartier (Abteilung für rückwärtige Verbindungen) ein Beauftragter der Postverwaltung mit dem Range eines Generalzahlmeisters beigegeben. Er sollte die Tätigkeit eines technischen Generalinspektors der Feldpost ausüben und den Feldpostdienst in allen seinen Zweigen regeln und überwachen. Er besaß aber keine besonderen Vollmachten und konnte nicht selbständig Anordnungen treffen, sondern mußte sich darauf beschränken, seine Verbesserungsvorschläge schriftlich den militärischen Dienststellen vorzulegen. Das war ein unhaltbarer Zustand, denn die zur Verbesserung des Dienstes nötigen Maßregeln mußten ohne Verzug getroffen werden, handelte es sich doch u. a. darum, die noch gänzlich fehlenden Verbindungen zwischen den Feldposten einer Armee und den Armeen untereinander zu schaffen. Der Generalinspektor beantragte alsbald bei seiner vorgesetzten militärischen Dienststelle eine Erweiterung seiner Befugnisse, die ihm auch zugestanden wurde, und bereitete inzwischen alle zur gründlichen Neugestaltung des Feldpostdienstes nötigen Schritte vor.

Um einen schnellen und sicheren Austausch der Feldpostsendungen herbeizuführen, war dreierlei nötig: 1. eine einfache Anschrift, 2. ein möglichst unmittelbarer Austausch, 3. ein geregelter Nachrichtendienst.

Die Verteilung der Feldpostsendungen unterscheidet sich von der der Sendungen des gewöhnlichen Verkehrs dadurch, daß kein Bestimmungsort angegeben ist. Es muß dafür irgendein Ersatz treten. Nach den zuerst gültigen Bestimmungen war dies aber nicht vorgesehen. Infolgedessen waren zu allen Feldpostsendungen umständliche Arbeiten nötig. Verhältnismäßig einfach war noch der Dienst bei den Ersatztruppenteilen, weil diese nur mit einer beschränkten Anzahl von Divisionen zu tun hatten. Dagegen lagen die Arbeitsbedingungen beim Zentralbüro in Paris recht schwierig. Die Sendungen mußten mehrere Verteilgänge durchlaufen. Zuerst wurden sie nach 24 Hauptgruppen verteilt: Großes Hauptquartier, Generalstäbe der Armeen, Generalstäbe der Armeekorps, Linieninfanterie, Reserveinfanterie, Territorialinfanterie, Artillerie, Kavallerie, Genietruppen, Jäger zu Fuß, Alpenjäger, Radfahrer, Kolonialtruppen, afrikanische Truppen, Reservedivisionen- und Gruppen, Train, Intendantur, Sanitätsformationen, Flieger, englische Armee, belgische Armee, Militärgouverneur in Paris usw. Dann mußten die Sendungen innerhalb der Hauptgruppen weiterverteilt werden bis auf die Regimenter, Bataillone usw. Die Verteilung der für die Hauptquartiere, die Intendantur, die Sanitätsformationen usw. bestimmten Sendungen war besonders mühsam, weil genaue Feststellungen wegen der Empfänger vorgenommen werden mußten; fünf- bis sechsmal mußten sie in die Hand genommen werden. Zu diesen Erschwernissen kam noch die mangelhafte Leistung der Verteiler. Die Verteilung der am leichtesten zu behandelnden Sendungen für die Infanterie und Kavallerie dauerte mindestens 48 Stunden; die übrigen Sendungen blieben vier bis fünf Tage liegen, oft sogar noch länger.

Um Ordnung zu schaffen, verfiel der Generalinspektor Marty darauf, militärische Postabschnitte (secteurs postaux) einzurichten, sie zu beziffern und diese Ziffern unabhängig von der Angabe der Armee, des Regiments, Bataillons usw. auch auf den Feldpostsendungen ver-

merken zu lassen. Damit erhielten die Feldpostsendungen eine einfache und genaue Anschrift und konnten nunmehr leichter bearbeitet werden als die Sendungen des gewöhnlichen zivilen Postverkehrs. Die Gefahr einer Betriebsstockung war damit behoben und zugleich die Möglichkeit geschaffen, die Verteilung der gesamten Feldpost unter Ausschaltung der Ersatztruppenteile beim Zentralbüro in Paris vornehmen zu lassen. Nötig war dazu die Aufstellung einer auf dem laufenden zu haltenden Liste, die über die Verteilung der Truppen auf die Postabschnitte Auskunft gab. 154 solcher Postabschnitte wurden am 11. Dezember 1914 eingerichtet. Alle Feldpostdienststellen erhielten an Stelle der bisher verwandten Stempel neue mit Angabe ihrer Abschnittsnummer. Die Truppenverteilungslisten wurden in fünffacher Ausfertigung hergestellt. Je eine erhielten die Feldpostanstalten, der Postbeauftragte bei den verkehrsregelnden Bahnhöfen und der Generalinspektor beim Großen Hauptquartier, zwei waren für das Zentralbüro in Paris bestimmt. Das Zentralbüro in Paris, das im Hauptpostgebäude untergebracht war, wurde durch Hinzunahme der Räume des alten Musikkonservatoriums in der rue Bergère erweitert.

Der Feldpostdienst nach der Umstellung.

Die neue Ordnung des Dienstes trat am 16. Dezember 1914 in Kraft. Beim Übergang gab es einige Reibungen, im allgemeinen lief sich die Neuerung jedoch bald ein. Dies geht auch daraus hervor, daß das Zentralbüro als neugeschaffene Sammelstelle bereits am 31. Dezember 1914 2 900 000 Sendungen täglich zu verteilen hatte gegen 1 320 000 am 15. Dezember. Es bewältigte die gesteigerte Arbeitslast glatt. In demselben Maße, wie der Verkehr beim Zentralbüro anschwoll, verminderte er sich bei den Ersatztruppenteilen, die allmählich ganz aus dem Bearbeitungsgange der Feldpost ausgeschaltet wurden. Als Folge hiervon ergab sich die am 23. Januar 1915 vollzogene Aufhebung der Büros auf den Versammlungsbahnhöfen.

Nach Einrichtung der Postabschnitte gelang es, die Laufzeit für die Feldpostsendungen auf dem Wege über das Zentralbüro von 12 bis 14 Tagen auf 2 bis 5 herabzusetzen, je nach der Entfernung, die zwischen dem Aufgabeorte der Sendung und dem Bestimmungsabschnitte lag. Durch Benutzung von Schnellzügen und durch die Ausschaltung der Versammlungsbahnhöfe gelang es, verschiedenen Generalstäben die Sendungen zwei- bis dreimal täglich von Paris zu übermitteln. Im allgemeinen erhielten die Postabschnitte die von Paris abgegangenen Posten am nächsten Tage.

Fehlleitungen und Verzögerungen wurden immer seltener, je mehr es gelang, die Verteilungslisten schnell, sicher und vollständig auf dem laufenden zu halten.

Als weitere Betriebsverbesserungen sind zu erwähnen:

a) die Einstellung von Kraftwagen,
b) die Schaffung unmittelbarer Verbindungen von Armee zu Armee durch ein besonders eingelegtes Zugpaar, das zwischen Gray und Dünkirchen verkehrte,
c) der Erlaß einer genauen Dienstanweisung für die Wagenmeister und deren Unterstellung unter die Zahlmeister in bezug auf die Dienstausübung.

Schließlich wurde am 20. März 1916 in Marseille ein dem Marineministerium unterstelltes Verteilbüro für die im Mittelmeer befindlichen Seestreitkräfte eingerichtet. Es führte die Bezeichnung Marinepostbüro (bureau postal naval) und wurde durch einen Postbeamten geleitet.

Nach Durchführung aller Verbesserungsmaßregeln, a deren wesentlichstes Merkmal das starke und in der Nat der Sache liegende Hervortreten der bisher vernachlässigte Postverwaltung zu erblicken ist, ergab sich folgende Or nung des französischen Feldpostwesens.

Das Postministerium hatte alle wichtig Fragen des Feldpostdienstes im unmittelbaren Verke mit dem Kriegsministerium zu regeln. Es versorgte d Postabschnitte und die Feldpostanstalten mit dem nötig Gerät, mit Wertzeichen, Formblättern, Papier usw. u hatte auch im Einvernehmen mit dem Kriegsministeriu den Postverkehr der im Innern des Landes unte gebrachten deutschen Kriegsgefangenen zu regeln. Ferne hatte es das Personal der Postabschnitte zu stellen.

Dem Kriegsministerium fiel die Aufgabe z den Feldpostdienst auf den Kriegsschauplätzen in de Hauptzügen zu ordnen. Es führte den Oberbefehl üb die Zentralbüros und regelte die Personalverhältnisse d Feldpost im Benehmen mit dem Postministerium. Au die Reglung des Postdienstes bei den Ersatztruppenteile gehörte zu seiner Zuständigkeit.

Das Marineministerium regelte den Pos verkehr aller Seestreitkräfte, insbesondere den Dienst bei Marinepostbüro in Marseille.

In das Arbeitsgebiet des Finanzministeri ums fielen die Personalangelegenheiten der Zahlmeiste büros (Ergänzung, Beförderung, Disziplinaruntersuchu gen). Ferner hatte es zusammen mit dem Postministeriu den Zahlmeisterbüros die Anweisungen über den Geld verkehr zu geben und die Ersparnismaßregeln einzuleite

Das Zentralbüro in Paris hatte die Verbi dung mit dem Generalstabe der Armee und der technische Generalinspektion aufrechtzuerhalten, die Verteilungs listen zu berichtigen, den innern Dienst des Büros un den Versand von und nach den Bahnhöfen zu regeln, d nötigen Hilfskräfte einzustellen und den Verteildien wahrzunehmen. Ein Zentral-Abrechnungs büro (Bureau central de la Trésorerie et des Postes prüfte die Abrechnungen aller Zahlmeister, überwachte de Kassendienst und wies die Bezüge der Feldpostbeamten an

Der technische Generalinspektor bei Großen Hauptquartier war der Verbindungsmann zw schen der Armee und der zivilen Post. Er führte die Ober aufsicht über die Feldpost, richtete die nötigen Feldpos anstalten ein, hob sie auf oder verlegte sie. Ferner ga er die nötigen Dienstvorschriften heraus, traf die zu Richtighaltung der Verteillisten nötigen Anordnunge verfolgte die Beschwerden, ordnete den Feldpostdienst de im Operationsgebiet untergebrachten Kriegsgefangene und regelte schließlich auch die Personalangelegenheite der Feldpostbeamten (Versetzung, Beförderung usw.).

Die Armeen- oder Etappenpostdirek tionen (Vorstand: ein Generalzahlmeister oder ei Hauptzahlmeister) leiteten den Feldpostdienst bei de Armeen oder in ihrem Etappenbezirk.

Aufgabe der Grenzbüros (Vorstand: ein Pos beauftragter) war die Weiterleitung der vom Zentral büro eintreffenden Posten an das Feldheer und umge kehrt. Sie hatten die richtige Bezeichnung der Beutel usw zu prüfen, den Begleitdienst zu regeln und die Briefver teilung bei dem Postabschnitt zu überwachen. Die Ab schnittbüros (Leiter: ein Zahlmeister) hatten de Dienst in ihrem Bereich zu regeln, Nachfragen und Be schwerden zu erledigen, die Posten abzufertigen usw. I dieser Ordnung blieb der französische Feldpostdienst bi zum Ende des Krieges. (Schluß folgt.

Der sächsisch-holländische Postkurs vor 200 Jahren.

Nach archival. Quellen von G. Rennert, Dresden.

Von frühester Zeit an stand Sachsen und besonders die alte Messestadt Leipzig postalisch mit den holländischen Handelsplätzen in lebhaftestem Verkehr. Es fehlten zwar bis gegen Ende des 17. Jahrhunderts unmittelbare Posten dahin, vielmehr wurden die Briefschaften von Leipzig nach Holland, ebenso wie die nach England und zum Teil auch die nach Frankreich, auf dem Umweg über Hamburg befördert, reichen doch die Anfänge des regelmäßigen Botenverkehrs zwischen Leipzig und Hamburg bis in die Mitte des 16. Jahrhunderts zurück.

Erst unter der Regierung des Kurfürsten Johann Georg IV. (1691 bis 1694) richtete im Jahre 1692 der an die Spitze des Leipziger Ober-Postamts berufene frühere Kaufmann und Handelsherr Johann Jakob Kees durch eine Vereinbarung mit der Taxisschen Postverwaltung eine Briefbeförderung nach dem westlichen Europa über Bremen ein.

Auch die kurbrandenburgische Postverwaltung bemühte sich, den sächsisch-holländischen Briefverkehr an sich zu ziehen, und zwar durch Errichtung eines Seitenkurses von Halberstadt über Halle nach Großkugel, der den Anschluß an die Hauptlinie von Memel–Königsberg–Danzig–Berlin–Halberstadt nach Emmerich herstellen sollte. Da aber von Kurbrandenburg dem Leipziger Oberpostamt, das bisher für die nach Holland gerichteten Briefe 3 Groschen Portoanteil bezogen hatte, nur $1^1/_2$ Groschen je Brief als Vergütung angeboten worden war, so traf Sachsen eine Vereinbarung mit dem seit 9. August 1682 vom Braunschweigischen General-Erbpostmeister ernannten Franz Ernst Freiherrn von Platen, der sich bereits seit 1659 im Dienst des Herzogs Ernst August befand. Nach dieser Verabredung waren die sächsisch-holländischen Briefpakete auf dem Wege über Wildshausen und Nienburg gegen die billige Entschädigung von 100 Talern jährlich zu befördern.

Durch einen glücklichen Fund von wichtigen, bisher unerkannten Handschriften und Urkunden[1]) der beiden General-Erbpostmeister Grafen von Platen, Franz Ernst (1682 bis 1709) und Ernst August (1709 bis 1726) ist es möglich, die früheren Mitteilungen über den sächsisch-holländischen Postkurs zu vervollständigen und auch irrige Angaben zu berichtigen.

In dem Schreiben, Hannover 26. Oktober 1683, teilt Franz Ernst Graf Edler von Platen dem Postmeister Gottfried Egger zu Leipzig mit,

> »daß vom 15. November ab Montags und Donnerstags morgens von Leipzig eine Post abgefertigt und zwischen da und Quedlinburg gehörige Anstalt gemacht wird, dieselbe am Donnerstag und Sonntag morgen begehrtermaßen daselbst wieder einlangen und die dabei in Braunschweig ankommenden Mittwoch und Sonnabend vorm. von da weiter auf Hamburg und Bremen befördert und alsda am Freitag und Montag morgen angebracht werden, sonsten auch nach Holland und in Westfalen fort und von dannen wieder zurückkommen können.«

Ein anderes Schreiben vom 18. Dezember 1683 von demselben gleichfalls an Egger besagt:

> »daß der Postmeister Deichmann zu Braunschweig die fahrende Post zwischen Hamburg und Leipzig eingerichtet habe, daß aber zur Erzielung weiterer Geschwindigkeit nunmehr die Post sowohl zu Hamburg als auch Leipzig später abgefertigt werden könne, daß sie nicht viel über 3mal 24 Stunden zwischen Leipzig und Hamburg oder Bremen unterwegs sei. Die von Braunschweig mit dieser Post abgesandten Franko-Briefe sollen dem Herrn Egger nach Proportion der Unterhaltung der Post und des Weges bezahlet werden und hinwieder von den von Leipzig kommenden diesseits, wie solchenfalls billig, die Bezahlung auch gefordert werden. So habe hiermit vernehmen wollen, ob man darüber sich nicht etwa dahin vergleichen könne, daß zwischen Braunschweig und Leipzig man einander dergleichen frankierte Briefe und Briefpakete frei bestellen lasse.«

Das sehr wichtige, bisher nirgends erwähnte Handschreiben des Franz Ernst von Platen von Hannover, den 16. Dezember 1703, an den Oberpostmeister Kees beweist uns, daß die Anregung, die sächsisch-holländische Briefpost über Nienburg zu leiten, von Hannover ausgegangen ist.

Der Brief an Kees lautet:

> »Deroselbe hat vorhin, wie ich verstanden, vernommen und ist von meinem Secretario zum Teil berichtet worden, wie daß zu besserer Einrichtung des Holländischen Post-Kurses in und aus diesen Landen gut befunden, die Route hinkünftig über Nienburg zu nehmen, und die Post von da gerade auf Wildshausen gehen zu lassen, um allda auf die aus Holland kommende Post zu correspondiren. Ich vernehme auch, daß der Herr Ober-Postmeister, gleichwie derselbe seines Theils contestiret, was den Strich von Holland anhero oder Braunschweig ex vice versa anbetrifft, dabei nichts zu erinnern haben, also zu erkennen gegeben, daß er auch gerne soviel ohne Nachtheil dasiger negotien geschehen könnte, zu Erlangung des abzielenden Zweckes nach Vermögen concurriren wollte, vorhero aber Nachricht verlanget, sowohl von denen Stationen als von der Zeit, wenn die Post, der vorhabenden intention nach, künftig in Braunschweig und sonst ein oder andern Orts ankommen würde. Nun danke für das hierunter geschehene gute Erbieten freundlich, und nachdem nunmehro das Werk genau untersuchet und alle Anstalt gemacht worden, so communicire hierbei verlangtermaßen, welche Zeit und Stunden angeregte Post observiren und zu Braunschweig, Zelle, Nienburg und Wildshausen jedesmal einlangen wird, worab der Herr Ober-Postmeister wahrzunehmen belieben wolle, daß die Briefe aus Holland allemal Dienstag und Freitag morgens um 8 Uhr in Braunschweig sein können, da solche über Bremen bishero nicht für 12 Uhr daselbst angekommen, also folglich auch die Briefe 4 Stunden früher in Leipzig können distribuirt werden,

[1]) Enthalten im Hauptstaatsarchiv zu Dresden, Genealogica von Platen, 31 763.

wann nur die Anstalt durch Herrn Lautensack zu Braunschweig gemachet wird, daß die Post daselbst sofort wieder abreitet, wodurch dann die Kaufleute diese avantage erlangen werden, daß sie selbigen Tages sofort auf die aus Holland ankommende Briefe wieder antworten können, daß demnach diese Veränderung nicht zum Nachtheil dasiger negotien sondern vielmehr denenselben zu sonderbaren Nutzen und Besten gereichen wird, auch dannenhero verhoffe, der Herr Ober-Postmeister sich solche um so weniger entgegen sein lassen, sondern vielmehr seinem Erbieten nach, gleich wie ich ihn darum hierdurch ersuche, alle geneigte Beförderung seines Ortes zu dem Werke beitragen. Und wie denn alle Anstalt so verfüget werden, daß dieser Cours über Nienburg sofort nach dem Neujahr seinen Anfang nehmen soll, so gesinne an denselben hiermit freundlich, die allda abgehende Holländische bishero auf Bremen couvertirte Briefe hinkünftig an die Schatz-Rätin und Postmeisterin Teuten zu Nienburg zu addressieren, und damit das Werk so vielmehr de concerto gehen möge, am Mittwochen nach dem Neujahr, nämlich den 2. des anstehenden Monats January bei der daselbst abgehenden Post gleichfalls darunter ohnbeschwert einen Anfang zu machen. Ich versichere, daß an richtiger und schleuniger Beförderung der Correspondenz und was zu Fortsetzung guter Verständnisse mit dem Herrn Ober-Postmeister und dasigem Ober-Postamt ersprießlich sein kann, daran nichts ermangeln, sondern alle mögliche Sorge zu solchem Ende angewandt werden solle. Was sonst die Post aus diesen Landen auf Bremen anreichet, behält dieselbe ihren alten Cours und bleibt damit in vorigem Stande, weshalben der Herr Ober-Postmeister Gefallen nehmen wird, die Briefe so von da auf Bremen gehen, in ein sonderliches Paket zu schlagen, damit selbige von Zelle ab dahin spedirt werden könne, maßen angehöriger Beförderung darunter gleichfalls nichts soll verabsäumet werden. Ich erwarte hierauf mit nächstem dessen beliebige Antwort und bin meines vielgeehrten Herrn Ober-Postmeisters dienstwilliger Franz Ernst Graf von Platen.«

Sobald Ernst August von Platen die General-Erbpostmeister-Würde übernommen hatte, forderte er die früher vereinbarte, halbjährlich zu zahlende Summe für den sächsisch-holländischen Postkurs von Sachsen gleich selbst ein, wie sein eigenhändiges Schreiben vom 29. April 1710 lautet:

»Auf diese meine Assignation wolle der Kgl. Polnische und Chur-Sächsische Ober-Postmeister Herr von Keese zu Leipzig an den hiesigen Hof- und Cammer-Agenten Herrn Leffmann Berends oder dessen Ordre zahlen 50 Thaler Sage Fünfzig Thaler laut von mir gegebenen Advis unter heutigen dato Hannover 29. April 1710.«

Am 21. Dezember 1712 schreibt er an den Ober-Postkommissar Leonhart zu Leipzig, nachdem er gute Weihnachts- und Neujahrswünsche ausgetauscht hat:

»Im übrigen, nachdem bis dato auf meine unterm 20. November letzthin geschehene Erinnerung wegen des Porto, so mir wegen der von Leipzig in Holland gehenden Briefe zwischen Braunschweig und Wildshausen gebühret, m. H. Ober-Postcommissarii verlässige Antwort und Erklärung noch nicht erfolget, nunmehro aber bereits ein halbes Jahr verflossen, daß wegen Überführung solcher Briefe bei den vo mir dependirenden Posten keine Satisfaction erla get. Und dann derselbe, sowohl selbst darunter ve hoffentlich gute Tüchtigkeit sehen, als ermessen wir daß dasselbe (indem die Postillions zu Überbringu solcher Briefe mit schweren Kosten unterhalten we den müssen) fernerhin stehen zu lassen mir nicht a zumuthen, so zweifle ich nicht, derselbe die von de selben bishero erwartete hinlängliche Erklärung nu mehro mit ehestem einzuschicken, und dadurch wo zur Befestigung der guten Correspondenz im Pos wesen durch diese Lande nach Holland gereichen ma seines Ortes beizutragen völlig geneigt sein werde.

Schon am 10. Januar 1713 folgt von Hannover ei weiteres Schreiben Platens an Leonhart, daß nunmeh »die Quittung über die fällige halbjährliche recognitio von Johannis bis verwichenes Neujahr, als 50 Thaler dem Agenten Berends zugestellt worden sei. Es wäre do »ein so leidlicher Accord wegen der Leipziger Briefe na Holland, die sonst stücksweise berechnet werden müßten

Daß man auch in Sachsen in bezug auf den holländ schen Brieftransit auf seinen Vorteil bedacht war, geht au dem Handschreiben Platens an Leonhart vom 15. F bruar 1714 hervor, worin sich Platen beschwert, daß d Leipziger Postoffizianten sich erlaubt hätten, das auf de aus Holland nach Schlesien und Lausitz gehenden Briefe befindliche Franko zu ändern. Auf den Schlesier Briefe die in Holland franko Leipzig gemachet seien, würde no $^1/_2$ Franko zu Leipzig zugesetzt.

Die Entschädigung für die Beförderung der sächsisc holländischen Briefpost an Hannover ist bei der sächsische Postverwaltung vom Graf Platen meistens eingeforde worden; als er sich im Januar 1723 und im Mai 172 in Karlsbad aufhielt, hat er jedesmal eine Abschlagsza lung von je 400 Talern auf rückständige Postgelder-Ent schädigung beim Ober-Postverwalter Schuster in Leipz erbeten und erhalten. Hierdurch ist die irrige Meinun aufgekommen, daß die Vergütung von 100 Talern wege des steigenden Briefverkehrs bis auf 400 Taler jährli erhöht worden sei[2]).

Aus dem noch vorhandenen Schreiben[3]) des Chefs d Leipziger Ober-Postamts, Paul Vermehren (1715 b 1729) vom 8. September 1727 geht deutlich hervor, da »sich die jährliche recognition für Transportirung d holländischen Briefpaketes immer nur auf 100 Thaler g standen hat, die jederzeit in zwei Terminen entrichtet wo den ist. Nachdem aber von der Zeit an des verstorbene Herrn Grafen von Platen mit Einsendung der Quittu gen angestanden, so hat auch die Bezahlung nicht erfolge können, sondern es hat sich damit bis 1723 verzogen, b die Gräfl. Exc., als sie in Carlsbad gewesen, laut beig fügten Schreibens auf einmal 400 Thaler davon auf A schlag verlanget hat usw.«.

Später versuchte der sächsische Postkommissar Wil Ludwig Renner eine unmittelbare Post von Leipzig na Amsterdam und dann sogar eine Warschau–Amsterdam Postverbindung herzustellen, die jedoch durch die entgege gesetzten Maßnahmen der preußischen und Taxisschen Po verwaltungen unmöglich gemacht wurde.

Der sächsisch-holländische Postkurs, der seine Blüt zeit vor 200 Jahren erlebte, hat dann notdürftig bis En des 18. Jahrhunderts bestanden.

[2]) Gust. Schaefer, Geschichte des Sächs. Postwesens, Dresd 1879, Blatt 75.

[3]) Vgl. Anm. 1, S. 77.

Kleine Mitteilung.

Schwedische Posturkunden aus dem 17. und 18. Jahrhundert. Der als Fachschriftsteller in Postkreisen wohlbekannte Erste Postassistent P. G. Heurgren in Stockholm hat kürzlich im Auftrage der schwedischen Generalpostverwaltung ein »Register über den Inhalt schwedischer Postverordnungen, Schreiben usw. aus dem 17. und 18. Jahrhundert« zusammengestellt. Da die schwedische Postgeschichte sich damals zum großen Teil auch in deutschen Landen abspielte, hat der mit großem Fleiß bearbeitete Stoff auch für die deutsche Postgeschichte wesentliche Bedeutung. Das in schwedischer Sprache verfaßte Werk in zwei Bänden ist der Bücherei des Reichspostministeriums zum Geschenk gemacht worden.

Der Zweck dieser Zeilen soll sein, das Werk durch einen kurzen Überblick über den für Deutschland wichtigen Teil weiteren Kreisen bekanntzumachen.

Nach dem Vorwort finden wir in dem Werk

1. Generalverfügungen oder Verfügungen für Schweden und Finnland,
2. Sonderanordnungen für bestimmte Besitzungen, z. B. für Ingermanland, Estland, Livland, Bremen, Verden und schwedisch Pommern,
3. Schwedens Postverbindungen mit anderen Ländern.

Welches Quellenstudium für diesen Stoff zu bewältigen war, ist aus folgenden Angaben zu entnehmen: Gedruckte Verordnungen und Schreiben S. Kgl. Majestät; gedruckte Verordnungen, Protokolle, Handschreiben und Registratur des seit 1626 eingesetzten Kanzleikollegiums (= Reichskanzlei, bestehend aus Kanzler und Kanzleiräten); Schmedemanns Werk von 1707 »Verordnungen über das Postwesen«; »Reichstags- und Kongreßbeschlüsse«, herausgegeben 1728 von And. Anton Stierman; Palmschölds Sammlungen (Bd. 70 u. 73) in der Universitätsbibliothek zu Upsala; Registratur des Postdirektors in Stockholm; Akten des Kontorchefs des schwedischen Postwesens; Post-Hauptbücher; Schreiben anderer Behörden an die Post, wie z. B. Kammerkollegien, Staatsdienststellen, Landesverwaltungen usw.; Briefe von und an Postpersonal.

Obwohl das Werk an sich nur aus den — allerdings erschöpfenden — Inhaltsangaben (200 Seiten in zwei Bänden) besteht, lassen doch diese Inhaltsangaben schon den Faden der Postgeschichte deutlich erkennen. So können wir z. B. das Wirken der Schweden im Dreißigjährigen Krieg auf Deutschlands Boden an den Urkunden verfolgen. Die älteste aus der Kriegszeit erwähnte Urkunde stammt aus dem Jahre 1631 von König Gustav Adolf II.; sie stellt einen Schutzbrief für den schwedischen Oberpostmeister und die ihm unterstellten Beamten in Frankfurt (Main) dar.

Dieser Oberpostmeister erläßt kurz darauf eine neue Postordnung »Wie alle Tage in der Wochen die Posten in deß h. Reichs Statt Franckfurt am Mayn abgefertigt werden, und wie solche wieder ankommen, sampt darbey vermeldeten Briefftax«.

Die Ortschaften, in denen sich die schwedische Post in Deutschland festgesetzt hatte, lassen sich an Hand dieser Geschichtstafel übersehen. So finden wir nach aufbewahrten Rechnungen das schwedische Postkontor in Hamburg zum erstenmal im Jahre 1613 erwähnt. Es folgen: Frankfurt (Main) und Leipzig (1631), Stettin (1645), Wismar (1653), Thorn (1657) und schließlich »Schwedisch Pommern« mit Greifswald (1695), Altdamm, Anklam, Barth, Bergen (Rügen), Damgarten, Demmin, Gartz, Gollnow, Tribsees — genannt Tribseel —, Wolgast, Wollin und Ückermünde (1699). Die meisten dieser pommerschen Orte wurden im Frieden von Stockholm 1720 an Preußen zurückgegeben, waren aber auch schon vor der urkundlich ermittelten Zeit, nämlich im Westfälischen Frieden an Schweden gefallen. Dies letztere gilt ebenfalls für die Herzogtümer Bremen und Verden, die 1719 an Hannover abgetreten wurden. Daß die Urkunden über die obengenannten Orte erst im Jahre 1699 auftauchen, hat seinen Grund darin, daß das Postwesen in Pommern in diesem Jahr von Grund auf neu eingerichtet wurde. Es wurde dem Kanzleikollegium in Stockholm und einem Postdirektor unterstellt, ein Interimshaushalt wurde eingerichtet, und die Brieftaxen und die Gebühren für Reisende und Güter, die mit Postwagen in schwedisch Pommern befördert werden sollten, wurden neu festgesetzt.

Wir lernen die verschiedenen Streitigkeiten kennen, die mit Thurn und Taxis (1621), mit Graf von Platen (der 1683 mit dem Postwesen in Bremen und Verden belehnt worden war) und mit dem Kaiser selbst entstanden. So schreibt 1662 der Resident Appelbom, schwedischer Minister bei den holländischen Generalstaaten, daß Schweden nicht zugeben könne, daß »der Kaiser oder Graf Taxis an sich ziehen die Postführung auf der Strecke Niederland–Hamburg«. Der Deutsche Kaiser beklagte sich 1686, daß Graf von Platen die Durchfahrt der kaiserlichen Posten durch Bremen und Verden nicht dulden will. 1697 finden wir eine Beschwerde in dem Protokoll des Kanzleikollegiums, in der es heißt: »Der Deutsche Kaiser hält es für sein Recht, über das Postwesen im Reiche nach seinem Belieben zu verfügen, er habe den Ständen erlaubt, daß das Kaiserliche General-Postamt des Kaisers Matthias wieder eingerichtet wird.« Einige deutsche Staaten erklären zu gleicher Zeit, daß der Graf Taxis, unter dem Titel eines Reichsgeneralpostmeisters, nicht befugt sei, Hindernisse zu bereiten oder in das Gebiet der Reichsstände in bezug auf deren Postrechte überzugreifen. Der Streit um das »jus postarum territoriale« zieht sich bis in den Anfang des nächsten Jahrhunderts hin, und der einzelnen Gebiete, die sich weiter daran beteiligen, werden immer mehr. 1707 finden wir ein Memorial mit einer ausführlichen Darstellung der historischen Entwicklung seit 1536, wo die »alte Hamburger Sozietät« eine Botenlinie von Hamburg nach Bremen und weiter nach Amsterdam angelegt hatte.

Mit dem Jahre 1725 schließt der zweite Band des Werkes ab.

Zum Schlusse sei noch ein Schreiben aus dem Jahre 1620 erwähnt, das der Holländer Leonard van Sorgen an den Reichskanzler Grafen Axel Oxenstierna gerichtet hatte, in dem die Einrichtung einer geregelten Postbeförderung zwischen Hamburg und Stockholm vorgeschlagen wurde. Die schwedische Postverwaltung hat 1920 eine Gedenkschrift (im Postmuseum) herausgegeben, in der die Urschrift des oben bezeichneten Schreibens vom 21. Februar 1620 wiedergegeben ist. Mit diesem Schreiben hat es folgende Bewandtnis. Bis 1620 bezweckte die mehr

oder minder regelmäßige Postbeförderung innerhalb und außerhalb Schwedens lediglich die Übermittlung königlicher oder amtlicher (Regierungs-) Schreiben. Die erste Post, die private Postsachen beförderte, wurde am 28. Juli 1620 zwischen Stockholm und Hamburg eingerichtet, wozu das Schreiben des van Sorgen die Anregung gegeben hatte. Dieser wurde bald darauf als schwedisch-diplomatischer Agent in Hamburg angestellt. Aus einem Rechenschaftsbericht des »K. Postmeisters Hans Jakob Klainhans« in Hamburg geht hervor, daß vom 28. Juli 1620 bis zum 15. Juli 1621 etwa 175 Briefe zu je 16 S. S. (Silbergroschen) befördert wurden.

Soweit in dem Werke nichts anderes angegeben ist, be ruhen die angezogenen Urkunden oder Abschriften davor im schwedischen Reichsarchiv und eine Abschrift davon is in der Bücherei der schwedischen Generalpostverwaltung niedergelegt. Daß wir in Deutschland auch einen Teil vo Urkunden aus jener Zeit besitzen, nämlich im Staatsarchi zu Dresden, dürfte den deutschen Postgeschichtsforschern be kannt sein.

Möge die Übersicht dazu beitragen, den zahlreichen Ge schichtsbeflissenen im Postwesen neue Quellen für ihre For schungen zu erschließen. Der Verfasser wird gern berei sein, etwaige Anfragen erschöpfend zu beantworten.

Schriftwerke.

Funkrecht. Von Dr. Eberhard Neugebauer, Ministerialrat im Reichspostministerium. 2. völlig umgearbeitete Auflage. 262 Seiten. Preis in Leinen gebunden 7 *RM*. Verlag Georg Stilke, Berlin NW 7.

Die 2. Auflage wird nicht mit Unrecht als »völlig umgearbeitet« bezeichnet. Der Anfang des Buches ist, obwohl manches Überholte gestrichen wurde (z. B. die Ausführungen zu § 3 FunkVO, die Mitteilung verschiedener inzwischen beseitigter Genehmigungsbedingungen), erheblich gestiegen. Neues wichtiges Material ist hinzugekommen; hervorgehoben seien die »Vorschriften des V. d. E. für Außenantennen«, die für den Techniker von besonderer Wichtigkeit sind; erfreulicherweise ist auch das Telegraphengesetz nunmehr voll zum Abdruck gelangt. Aber auch sonst ist kaum ein Abschnitt unverändert geblieben. Überall sind die bisherigen Ausführungen an Hand der zwischenzeitlichen Rechtsprechung und des Schrifttums sowie der umfassenden Erfahrung des Verfassers überprüft und ergänzt worden. Ein Vergleich mit der 1. Auflage, die im Archiv 1924, S. 188, besprochen wurde, läßt die gewaltige Entwicklung und Veränderung erkennen, die das Funkwesen in der Zwischenzeit erfahren hat. Der Verfasser ist den neuen organisatorischen, technischen und rechtlichen Erscheinungen und Erkenntnissen überall nachgegangen und hat ihnen durch eine erhebliche Umgestaltung großer Teile seines Werkes Rechnung getragen. Im einzelnen sei folgendes hervorgehoben.

Der Rundfunk, der durch die »Bekanntmachung über den Unterhaltungsrundfunk« vom 24. August 1925 auf eine neue Grundlage gestellt worden ist, hat eine über die 1. Auflage erheblich hinausgehende ausführliche Darstellung gefunden. Der Verfasser liefert hier einen kleinen Sonderkommentar zu der Bekanntmachung; er unterzieht ferner die Rechtsbeziehungen zwischen den drei am Rundfunk beteiligten Gruppen (Deutsche Reichspost, Sendegesellschaften, Teilnehmer) einer erschöpfenden Prüfung. Dem Ergebnis, daß der Teilnehmer in keinen vertraglichen Beziehungen zu den Sendegesellschaften steht und daher einen Rechtsanspruch auf Lieferung von Unterhaltung nicht hat, wird man rechtlich unbedingt zustimmen müssen; nachteilige Folgen in der Praxis werden bei dem starken Einfluß der Deutschen Reichspost auf den Unterhaltungsrundfunk nicht zu befürchten sein.

Dem Antennenrecht ist in der neuen Auflage ein besonderer Abschnitt gewidmet, in dem das umfangreiche Schrifttum und die Rechtsprechung zusammengestellt sind, in denen mittlerweile zu den Beziehungen zwischen Hauseigentümer und Mieter Stellung genommen worden ist. Das bunte Bild der verschiedenen Ansichten ist für den Praktiker recht unerfreulich und zeigt, wie nötig es ist, daß das Reichsgericht bald grundsätzlich zu der Frage des Antennenrechts Stellung nimmt. Der Verfasser selbst tritt für eine weitherzige Auslegung der Mietverträge ein; die Anbringung einer Dachantenne soll grundsätzlich nicht verweigert werden können, sofern der Mietvertrag nicht ausdrücklich etwas Gegenteiliges bestimmt. Andrerseits betont der Verfasser aber auch die Pflichten des Mieters, wie z. B. zu ordnungsmäßiger Errichtung, Instandhaltung und Benutzung der Anlage.

Im Urheberrecht ist inzwischen die Streitfrage, ob die Verbreitung von Werken der Literatur durch den Rundfunk frei ist oder nicht, höchstrichterlich zugunsten der Urheber entschieden worden. Diesem billigenswerten Ergebnis schließt sich der Verfasser, wenn auch unter Vorbehalten gegen die Begründung, unter Aufgabe seiner in der 1. Auflage vertretenen Ansicht an.

Die Umsatzsteuerpflicht der Deutschen Reichspost für Rundfunkgebühren ist durch Gutachten des Reichsfinanzhofs bejaht worden. Der Verfasser, der gegenteiliger Ansicht ist, setzt sich eingehend mit den Gründen des Gutachtens auseinander; es ist zu hoffen, daß der Reichsfinanzhof sich zu einer nochmaligen Überprüfung seiner Auffassung versteht.

Auch der Gesetzgeber hat zur Vereinigung von Zweifelsfragen beigetragen. Durch die neuen Vergnügungssteuerbestimmungen vom 12. Juni 1926 ist klargestellt worden, daß nur Empfangsanlagen an öffentlichen Orten vergnügungssteuerpflichtig gemacht werden können, nicht dagegen Sendeanlagen und private Empfangsanlagen. Einzelnen Versuchen, eine Besteuerungspflicht der Sendegesellschaften für die Gemeinden in Anspruch zu nehmen, tritt der Verfasser unter Berufung auf die gesetzlichen Bestimmungen und das Wesen des Rundfunks, der in Gemeindegrenzen sich nicht fangen läßt, entgegen.

Sind so alte Probleme durch die Entwicklung der Technik, durch Rechtsprechung und Gesetzgebung einer Klärung zugeführt worden, so treten neue von nicht geringerer Wichtigkeit an ihre Stelle. Besonders wertvoll erscheint mir ein neuer Abschnitt »Störungen des Rundfunks durch andere elektrische Anlagen«. Darunter fallen die Störungen nicht nur durch Rückkoppler, sondern auch durch andere, elektrische Schwingungen erzeugende Anlagen, wie Straßenbahnen, Kleinmotoren u. ä. Dieses Gebiet ist noch wenig bearbeitet. Der Verfasser nimmt deshalb mit Recht noch nicht abschließend Stellung; seine Ausführungen sind aber deshalb besonders lesenswert, weil sie die verschiedenen i

Betracht kommenden Gesichtspunkte erörtern und vorsichtig der Rechtsfindung Wege weisen.

Die Funkfendewellen machen an den Landesgrenzen nicht Halt. Der zwischenstaatliche Wirkungsbereich schafft neue Schwierigkeiten öffentlich-rechtlicher und privatrechtlicher Art. Auch diesem oft vernachlässigten Gebiet des zwischenstaatlichen Rechts hat der Verfasser seine volle Aufmerksamkeit zugewendet. Es sei nur auf die Ausführungen über die notwendige Einschränkung des Grundsatzes der einzelstaatlichen Souveränität am Luftraum und über den Urheberrechtsschutz außerhalb des Heimatlandes hingewiesen. Auf diesem Gebiet ist freilich vieles noch im Werden; der Verfasser zieht deshalb in seine Untersuchungen auch die Verhältnisse ein, die eine Reglung bisher noch nicht gefunden haben, und stellt beachtliche Vorschläge für zwischenstaatliche Vereinbarungen auf.

Die günstige Beurteilung, die die 1. Auflage im Archiv und in der Praxis gefunden hat, muß für die neue Auflage in verstärktem Maß gelten. Der Praktiker findet in dem Buch übersichtliche Belehrung über alle bisher aufgetretenen Probleme und über den Stand der Meinungen hierzu; er wird darüber hinaus Anregungen für die Behandlung mancher Fragen finden, deren Bedeutung der Allgemeinheit noch nicht bewußt geworden ist.

Dr. Randt, Amts- und Landrichter.

Postbetriebsmechanik (das Förderwesen in neuzeitlichen Postbetrieben größerer Städte). Von Oberregierungsrat Prof. Dr.-Ing. Hans Schwaighofer (München). Herausgegeben von Adalbert Deckert (Lebende Bücher). 2 Bände. Band 1: Grundlagen der Post-Fördertechnik (Allgemein-Einführung), 428 Seiten. Band 2: Mechanisierungsbeispiele aus der Postpraxis der Deutschen Reichspostverwaltung und des Auslandes, 438 Seiten. Zahlreiche Abbildungen. Preis für beide Bände geb. 25 *RM.* Verlag von A. Ziemsen, Wittenberg (Bez. Halle).

In allen Ländern mit einer Volkswirtschaft, die ihrer Bedeutung nach über die Landesgrenzen hinausgeht, hat sich seit einem Jahrzehnt in zunehmendem Maße das Bestreben durchgesetzt, durch Rationalisierung die einzelnen Wirtschaftsbetriebe und dann wiederum die verschiedenen durch die Landesgrenzen abgeschlossenen Wirtschaftsgebiete wettbewerbsfähig zu machen und zu erhalten. Kein Volk kann sich von diesem Entwicklungsgang ausschließen, wenn es nicht auf dem Weltmarkt unterliegen will, und kein Staats- oder Reichsbetrieb kann bei dieser Entwicklung zurückbleiben, wenn er nicht durch sein Verhalten das Gedeihen der mit ihm eng verbundenen gesamten Volkswirtschaft gefährden will. Rationalisieren kann man nicht ohne Normung und ebensowenig ohne Mechanisierung. Was an wirtschaftlichen Werten durch Normung eingespart werden kann, das läßt sich bald ermitteln und zu einem gewissen Abschluß bringen. Schier uferlos dagegen liegt vor uns das Gebiet der Betriebsmechanisierung. Die Industrie ist auf diesem Gebiet rüstig vorwärts geschritten, sie kann hierin namhafte Erfolge nachweisen. Die in der Industrie gewonnenen Erfahrungen können nicht ohne weiteres auf die vielgestaltigen und eigenartigen Verhältnisse des Postbetriebs angewendet werden. Die Post muß für ihre Betriebe zu einem großen Teil ihre eigenen Versuche anstellen und ihre eigenen Erfahrungen sammeln. Derartigen Versuchen haben sich Schwierigkeiten über Schwierigkeiten in den Weg gestellt. Wer es unternommen hat, sich auf diesem schwierigen Gebiet zu betätigen, der hat vor allem das Fehlen einer zentralen Zusammenfassung aller das Mechanisieren betreffenden Arbeiten und das Fehlen einer geordneten Zusammenstellung der auf diesem Gebiet gegebenen Anregungen, der angestellten Versuche und der gewonnenen Erfahrungen als eine Lücke empfunden. Diese Lücke hat in der einen Beziehung nunmehr Prof. Schwaighofer mit seinem neusten Werk »Postbetriebsmechanik« ausgefüllt. Er hat damit die Grundlage für das Studium des gesamten Mechanisierungswesens für den Postbetrieb geschaffen und der Deutschen Reichspost und ihrer Beamtenschaft ein wertvolles Geschenk gemacht. Er verdient als Berater auf diesem neuen Gebiet um so mehr Beachtung, als er sich hier nicht nur wissenschaftlich betätigt, sondern auch selbst zahlreiche Mechanisierungen durchgeführt und mechanische Anlagen größten Umfangs ausgearbeitet und verwirklicht hat zu einer Zeit, in der anderwärts die Mechanisierungsarbeit zum Stillstand gekommen zu sein schien. Aus seinem neuen Werk wird sich der Postfachmann ebenso wie der Ingenieur Anregung und Belehrung holen können. Das Werk stellt keineswegs lediglich eine Zusammenstellung aller bis jetzt bekanntgewordenen mechanischen Einrichtungen und der im Druck erschienenen Aufsätze dar, es schöpft in allen wichtigen Abschnitten aus dem reichen Schatz der Erfahrungen des Verfassers. Das Werk enthält aus der Feder des Verfassers selbst wichtige umfangreiche Abhandlungen und Berechnungen, die sonst nirgends abgedruckt sind. Es wird belebt durch Schilderungen von ähnlichen Einrichtungen bei der Eisenbahn und in Industriebetrieben. In ihm wird zum ersten Male in erschöpfender Weise ein Überblick über die mechanischen Einrichtungen gegeben, die im Ausland — in Schweden, Norwegen, Amerika, Frankreich, England und in der Schweiz — geschaffen worden sind. Aus diesen Schilderungen kann man entnehmen, daß die andern Länder — zum Troste für uns sei das gesagt — keinen nennenswerten Vorsprung vor uns haben. Sie alle befinden sich, ebenso wie wir, gleichfalls noch mehr oder weniger im Zustande des Versuchens, des Tastens.

Wer bei der Ausarbeitung von Mechanisierungsplänen den mehr theoretischen Erwägungen mißtraut und die erwarteten Erfolge lieber vorher zahlenmäßig errechnen möchte, der findet im allgemeinen Teil auch hierzu Anleitung und Unterlagen. Wer sich mehr nach praktischen Gesichtspunkten unterrichten will, der wird bald zum 2. Bande greifen und an der Fülle der dort vorgetragenen Beispiele erkennen, daß die Ausbildung im Postbetriebsmechanisierungswesen eine nicht leichte, sondern eine lange Lehrzeit nötig macht. Er wird aber beim Betrachten der überall eingestreuten, sehr zahlreichen und interessanten Abbildungen wieder Mut fassen und sich unter ihnen das heraussuchen, was seinem Verständnis am nächsten liegt, um dann vielleicht von da aus seine »Ausbildung« in die Wege zu leiten und sich seitenweise nach und nach, u. U. auch von rückwärts, durch das Buch hindurchzulesen. Das ist der außerordentliche Vorzug eines Werkes mit Abbildungen, daß es dem Zaghaften Mut macht.

Auf den Inhalt im einzelnen einzugehen, verbietet sich bei der Fülle des Stoffes. Um nur einigermaßen ein Bild vom Gebotenen zu geben, seien die Überschriften nur der Hauptabschnitte hier wiedergegeben:

Band 1: Abschnitt 1. Allgemeine Anwendung der Hauptgrundsätze wissenschaftlicher Betriebsführung im Postdienste; Beispiele hierzu: Kostenfragen. Abschnitt 2. Überblick über die Einführung der Maschine im großstädtischen Post- und Telegraphendienst. Ab-

schnitt 3. Bauelemente der Fördertechnik zur Mechanisierung im Innern großer Postämter. Abschnitt 4. Hinweis auf die Kleintransportsysteme im Telegraphen-, Fernsprech-, Eilbrief- und Postscheckdienst der Großstädte. Abschnitt 5. Technische Merkmale für die Anlage von Postbahnhöfen; wirtschaftliche Wirkungen je nach den baulichen und betrieblichen Maßnahmen.

Band 2: Abschnitt 1. Mechanisierungsbeispiele aus der neueren Praxis der deutschen Reichspostverwaltung. Abschnitt 2. Sonderbeispiele aus der Mechanisierungspraxis des Auslandes.

Alles in allem: Ein wertvolles Werk mit einer schier unerschöpflichen Fülle des Stoffes. Bedeutet es den Abschluß eines wichtigen Entwicklungsabschnittes in der Geschichte der Mechanisierung des Postbetriebs? Oder leitet es einen neuen Entwicklungsabschnitt ein? Beides zusammen! Es ist ein gewichtiger Eckstein in der Entwicklung der Mechanisierung des Postbetriebs. Die für die Mechanisierung zu leistende Arbeit ist damit nicht abgeschlossen, sie ist eben erst eingeleitet. Immer wieder wird es gelten, zu prüfen, zu sichten, das Untaugliche und das Überholte auszuscheiden, das Brauchbare zu verbessern und weiterzuentwickeln. Dazu soll uns den Stoff und das Rüstzeug das Schwaighofersche Werk liefern. Die Beamtenschaft der Deutschen Reichspost wird dem Verfasser für sein Werk Dank wissen.

Gerichtliche Entscheidungen.

Aus dem Telegraphen- und Fernsprechrecht.

1. Elektrizitätswerke sind keine »Transportanstalten« im Sinne des § 3 Abs. 1 Ziffer 2 des Telegraphengesetzes.

RG v. 24. Januar 1927 — IV 742/26.

Das Paderborner Elektrizitätswerk verwendet die von ihm erzeugte Elektrizität in zweierlei Art: einmal gibt es solche Elektrizität in einer Anzahl von Ortschaften in der Umgebung von Paderborn als Strom für Licht oder Kraft ab; weiter betreibt es damit verschiedene Straßenbahnlinien. Soweit Straßenbahnen betrieben werden, dienen die bestehenden Starkstromleitungen beiden genannten Zwecken; auf der Strecke Paderborn–Altenbeken besteht keine Straßenbahnlinie, sondern nur eine Starkstromleitung. Für alle in Betracht kommenden Strecken unterhält und benützt das Elektrizitätswerk eine eigene Fernsprechanlage, für welche es eine Genehmigung des Reichs nicht nachgesucht oder erhalten hat. Eine Aufforderung der OPD Minden, die Genehmigung nachzusuchen oder den Betrieb einzustellen, hat das Werk unter Berufung auf § 3 Nr. 2 und 3 des Gesetzes über das Telegraphenwesen vom 6. April 1892/7. März 1908 abgelehnt, indem es geltend macht, die Nr. 2 des genannten Gesetzes gebe allen Transportanstalten — und als eine solche müsse das Werk anerkannt werden — die uneingeschränkte Befugnis, auf seinen Linien zu Zwecken seines Betriebes Fernsprechanlagen zu halten; außerdem liege aber auch für die verschiedenen Geschäftsstellen die in § 3 Nr. 3b des Gesetzes vorgesehene, die Genehmigungspflicht ausschließende Voraussetzung vor, daß die Grundstücke nicht über 25 Kilometer voneinander entfernt seien.

Die Reichspost hat Klage auf Feststellung erhoben, daß die von dem verklagten Elektrizitätswerk, einer Aktiengesellschaft, angelegte Privatfernsprechanlage neben seinen Bahn- und zugleich Stromzuleitungslinien sowie die an der bloßen Kraftstromleitung nach Altenbeken angelegte der Genehmigung des Reichs bedürften. Das Elektrizitätswerk hat Abweisung der Klage beantragt und Widerklage erhoben mit dem Antrag, festzustellen, daß die verklagte Gesellschaft als Elektrizitätswerk eine Transportanstalt im Sinne des Telegraphengesetzes sei und daher für die von ihr zu Betriebszwecken errichteten oder noch zu errichtenden Fernsprechanlagen der Genehmigung des Reichs nicht bedürfe.

Das Landgericht hat den auf § 3 Nr. 3b gestützten Einwand der Beklagten — Nichtüberschreitung der 25-Kilometer-Grenze — vorerst dahingestellt gelassen und nur über den Widerklageantrag entschieden und die Widerklage des Elektrizitätswerkes abgewiesen. Berufung und Revision des Elektrizitätswerks sind zurückgewiesen worden. Aus den Gründen:

»Nach der Klage soll festgestellt werden, daß die Beklagte ein Recht auf Unterhaltung und Betrieb der von ihr angelegten Fernsprechstellen nur insoweit habe, als diese zum Betrieb ihrer Straßenbahnlinien dienten, im übrigen nur innerhalb der 25-Kilometer-Grenze des § 3 Nr. 3b des Telegraphengesetzes. Mit der Widerklage verlangt die Beklagte die Anerkennung, daß sie eine Transportanstalt nicht nur hinsichtlich des Betriebes ihrer Straßenbahnlinien sei, sondern auch hinsichtlich der Zuführung von elektrischem Strom an ihre Abnehmer und die Feststellung, daß sie aus diesem Grunde auch für letzteren Zweck ohne Einhaltung der 25-Kilometer-Grenze Fernsprechanlagen einrichten und benützen dürfe. Sie trägt dazu vor, daß zwar ihre Fernsprechanlagen sich innerhalb jener Grenze befänden, daß sie aber mit einer weiteren Ausdehnung ihres Betriebes rechne und, um hierfür die geeigneten Maßnahmen treffen zu können, ein Interesse an der alsbaldigen Feststellung habe, daß sie nicht an die 25-Kilometer-Grenze gebunden sei. Hiernach zielt der Antrag der Widerklage nicht nur auf das Gegenteil des Antrags der ursprünglichen Klage ab, sondern der Antrag der Widerklage geht weiter und stützt sich auf eine andere rechtliche und tatsächliche Grundlage, so daß aus diesem Gesichtspunkt kein Bedenken gegen die Zulässigkeit der Widerklage zu erheben ist. Es ist aber auch wegen der von der Beklagten in Aussicht genommenen weiteren Ausdehnung ihres Betriebes ein bei ihr obwaltendes rechtliches Interesse an der mit der Widerklage verfolgten Feststellung anzuerkennen. Endlich trifft auch die Behauptung der Reichspost nicht zu, daß die Widerklage nur auf die Feststellung eines rechtlichen Begriffs, des der Transportanstalt, abziele. Die Behauptung, daß die Beklagte eine Transportanstalt sei, wäre allerdings wohl richtiger in die Begründung als in den Antrag der Widerklage aufzunehmen gewesen; aber unzulässig wird durch die gewählte Fassung des Antrags die Widerklage nicht.

Die Klägerin (Reichspost) bestreitet wie früher so auch in dieser Instanz, daß die sogenannte Zuleitung von elektrischem Strom überhaupt als Transport bezeichnet werden könne; sie sagt, das Wesen der Elektrizität sei noch zu wenig erforscht, es stehe nicht fest, ob überhaupt eine Weiterleitung erfolge oder ob nur der an einem Ort hervorgerufene Zustand an einem anderen Ort seine Wirkung übe. Der Senat hat nach der Prozeßlage keinen Anlaß, zu dieser Frage, die mehr dem Gebiete der Naturwissenschaft als dem des Rechtes angehört, Stellung zu nehmen und läßt deshalb, wie auch das Berufungsgericht getan hat, diese Frage offen. Denn auch dann, wenn man in dem, was man gemeinhin als Stromzuleitung bezeichnet, einen Transport sehen will, ist doch dem Berufungsgericht beizustimmen, wenn es ablehnt, daraus ohne weiteres zu folgern, daß die Beklagte eine Transportanstalt sei. Es sagt hierüber: Der Begriff der Transportanstalt habe so, wie er im Jahre 1892 — bei Erlassung des Telephongesetzes — verstanden worden sei, auch jetzt noch Geltung. Es gehe nicht an, den Begriff Transportanstalt, wie die Beklagte wolle, von der Auffassung loszulösen, die der Sprachgebrauch mit diesem Wort verbinde. Transportanstalt habe früher bedeutet und bedeute jetzt ein auf kaufmännischer Grundlage betriebenes Großunternehmen, das aus der Beförderung von Personen oder Gütern ein Gewerbe macht, also das Trans-

portigewerbe betreibe. Darin liege, daß es sich bei der Beförderung von Gütern um *fremde* Güter, nicht um eigene Güter des Transportunternehmers handeln müsse. Dieses Merkmal fehle bei einem Elektrizitätswerk, welches, wie das der Beklagten, den im eigenen Betriebe erzeugten Strom mittels eigener Leitungsdrähte dem Verbraucher zuführe. Das gelte auch dann, wenn die Beklagte bei der Berechnung des von den Abnehmern zu zahlenden Strompreises ein gewisses Entgelt für die Zuleitung des Stromes bis zur Abnahmestelle einrechne.

Was die Revision gegen diese Auffassung des Berufungsgerichts vorbringt, ist *nicht* geeignet, einen rechtlichen Verstoß darzutun.

Den Hauptgrund dafür, daß ein Werk der hier in Rede stehenden Art unter die im Telegraphengesetz begünstigten Transportanlagen zu rechnen sei, will die Beklagte daraus herleiten, daß der Besitz einer eigenen Fernsprechanlage für solche Werke ebenso wichtig und geradezu unentbehrlich sei wie für alle Transportanstalten, namentlich die bei der Beratung des Gesetzes in erster Reihe in Betracht gezogenen Eisenbahnen. Es wird richtig sein, daß ein Anschluß an die staatliche Fernsprechanlage der Beklagten den Besitz einer eigenen Anlage nicht ersetzen könnte, da bei Benützung der staatlichen Anlage, namentlich soweit auswärtige Sprechstellen mit beschränkter Dienstzeit und zeitraubendem Warten auf den verlangten Anschluß in Betracht kommen, die für einen Betrieb der in Rede stehenden Art unentbehrliche Raschheit der Nachrichtenübermittlung nicht gewährleistet wäre. Aber die Schlußfolgerung, es müsse wegen der Gleichheit des Bedürfnisses das Gesetz, das zunächst Betriebe dieser Art bei seiner den Transportanstalten gewährten Vergünstigung nicht im Auge hatte, ergänzend dahin ausgelegt werden, daß auch diese Betriebe Transportanstalten seien, ist keineswegs zwingend. Sie würde vielleicht noch einige Berechtigung dann haben, wenn es sich darum handelte, daß ohne solche Auslegung den fraglichen Werken die Errichtung der ihnen unentbehrlichen Anlage versagt wäre. *Aber so liegt die Sache nicht*. Die Klägerin hat erklärt, daß sie gar nicht daran denke, der Beklagten die im Gesetz vorgesehene Genehmigung zum Betrieb einer eigenen Fernsprechanlage zu verweigern, und die *Beklagte hat auch gar keine ernstlichen Befürchtungen nach dieser Richtung geltend gemacht*. Wenn also die Beklagte — wie es anscheinend andere Werke gleicher Art tun — die Genehmigung für ihre Fernsprechanlage nachsucht und die entsprechenden Gebühren bezahlt, wird sie die ihr unentbehrliche Anlage zur Verfügung haben. Bezeichnend ist nach dieser Richtung, daß in einem ähnlichen Streit mit der Reichspost, der in dem Urteil RGZ Bd. 89 S. 309 behandelt ist, die damals klagenden Berliner Elektrizitätswerke die Behauptung, daß sie durch § 3 Nr. 2 des Telegraphengesetzes von der Genehmigungspflicht befreit seien, soweit erkennbar, gar nicht aufgestellt haben.

Daß das Gesetz nicht jedem, bei dem ein Bedürfnis nach einer jederzeit benutzbaren eigenen Anlage vorliegt, die Befreiung von der Genehmigungspflicht gewähren wollte, ergibt sich aus der Entstehungsgeschichte des Gesetzes (Drucks. des Reichstags 1890/92 Nr. 460 S. 2704), wonach die in Nr. 1 des § 3 begünstigten Deichkorporationen, Siel- und Entwässerungsverbände zunächst nicht in den Gesetzentwurf aufgenommen waren und ihre nachträgliche Einfügung in das Gesetz nicht ohne Widerspruch erfolgte. Es geht deshalb nicht an, im Wege der Gesetzesauslegung anderen als den im Gesetz Genannten die — sich hauptsächlich in vermögensrechtlicher Hinsicht auswirkende — Vergünstigung zu bewilligen.

Als berechtigt muß auch der Einwand der Klägerin anerkannt werden, daß ebensogut wie Elektrizitätswerke auch Gas- und Wasserwerke die Eigenschaft als Transportanstalten für sich in Anspruch nehmen könnten, und daß durch die Errichtung von eigenen Fernsprechanlagen bei allen solchen Werken das der Post im Telegraphengesetz vorbehaltene Monopol nicht nur in vermögensrechtlicher Hinsicht, sondern auch insofern erheblich beeinträchtigt würde, als es darauf abzielt, der Postbehörde die Möglichkeit einheitlicher Ordnung des Telegraphenwesens in einer dem öffentlichen Interesse dienlichen Weise zu verschaffen. Dies würde auch schon dann gelten, wenn die Beklagte nicht, wie die Klägerin befürchtet, das Recht in Anspruch nimmt, auch bei ihren Kleinabnehmern Fernsprechstellen zu errichten.

Nach alledem kann der von der Beklagten erhobene Anspruch auf die im § 3 Nr. 2 des Telegraphengesetzes vorgesehene Vergünstigung *nicht* als begründet angesehen werden, soweit er sich auf etwas *anderes* als auf den Betrieb ihrer Straßenbahnlinien bezieht[1]).«

2. Kein Anspruch des Teilnehmers auf Eintragung in das Fernsprechbuch in bestimmter Form.

LG I Berlin v. 15. *Dezember* 1926, 83 O 245/26.

Einem Fernsprechteilnehmer, der bisher im Fernsprechbuch mit der Berufsangabe »Syndikus, *Spezialist* f. schwierige Steuerfragen« eingetragen war, ist für die Auflage 1927 des Fernsprechbuchs nur die Geschäftsbezeichnung »*Fachberatung* und Vertret. i. schwierig. Steuerfragen« zugestanden worden, und zwar auf Grund der Bestimmungen der Fernsprechordnung über Ausmerzung der Fremdwörter (§ 14, II Abs. 3). Der Teilnehmer hat hierauf Klage gegen die Reichspost (OPD Berlin) beim Landgericht I erhoben mit dem Antrage,

> die Reichspost zu verurteilen, im nächsten Fernsprechbuch den Kläger wieder wie früher einzutragen.

Die Klage wurde rechtskräftig abgewiesen. Aus den Gründen des Urteils: »Der Anschluß an das Fernsprechnetz ist Staatsmonopol und staatlicher Hoheitsakt. Die Eintragung in das Fernsprechverzeichnis ist eine Begleiterscheinung des Fernsprechanschlusses, steht also rechtlich mit ihm in untrennbarem Zusammenhang. Sie erfolgt auf Grund des § 14 II der Fernsprechordnung vom 21. Juni 1924[2]) »von Amts wegen«, also als Staatshoheitsakt, nicht aber infolge Vertrages. Die Rechtsbeziehungen zwischen Anschlußteilnehmer und Beklagten bezüglich der Aufnahme ins Telephonbuch finden erschöpfende rechtliche Reglung durch die Fernsprechordnung, die mit Gesetzeskraft auf Grund der vom Reichspostminister im § 2 des Reichspostfinanzgesetzes vom 18. März 1924 erteilten Ermächtigung erlassen worden ist. Eine Amtspflichtverletzung, die einen Schadensersatzanspruch nach § 823 BGB begründen könnte, liegt nicht vor, da bei der veränderten Eintragung der Berufsbezeichnung des Klägers die Vorschriften des § 14 II a. a. O. erfüllt sind, nämlich der Kläger mit Namen, Stand, Beruf, Wohnung und Rufnummer eingetragen worden ist. *Die Form der Eintragung muß, wenn sie diese Voraussetzungen erfüllt, dem Beklagten aus den ausgeführten Gründen überlassen bleiben*.

Gegen die Art und Weise, in der die Berufsbezeichnung des Klägers daher im Berliner Fernsprechverzeichnis Aufnahme gefunden hat, kann eine Klage im ordentlichen Rechtswege also nicht erhoben werden.

Weiter ist auch in der Art der Eintragung kein Eingriff in den Gewerbebetrieb des Klägers zu erblicken, der etwa eine Schadensersatzpflicht begründen könnte. Der Kläger könnte also mit seinem Schadensersatzanspruch auch nicht aus diesen Gründen die Wiedereintragung als Schadensersatz durch Wiederherstellung des früheren Zustandes beanspruchen[3])«.

---

[1]) Das Urteil entspricht durchaus der Rechtslage. Elektrizitätswerke sind nicht Transportanstalten im Sinne des § 3 Abs. 1 Ziffer 2 TG; desgleichen nicht Gas-, Wasser-, Fernheizwerke.

Zu beachten sind ferner die Ausführungen des Reichsgerichts über die Frage, daß auch die sachliche Notwendigkeit der Zuerkennung einer Verleihungsfreiheit in keiner Weise dargetan ist.

Das Urteil RGZ 89 S. 309 ist auch im Postarchiv 1920 S. 116 abgedruckt.

[2]) Amtsblatt 1924 S. 371, jetzt Fernsprechordnung vom 15. Februar 1927 (Amtsblatt 1927 S. 65).

[3]) Vgl. dazu auch das Urteil des KG vom 19. Oktober 1926, Postarchiv 1926 S. 307.

3. Richtigkeit der Ortsgesprächszählungen.

Urteil des Amtsgerichts Hamburg vom 11. Januar 1927, 3 Z Nr. 4883/26.

Der Teilnehmer L. hatte Gebührenrechnungen über 385 Gespräche erhalten und auch bezahlt. Er behauptete jedoch, er habe nur 259 Gespräche geführt. Hierfür berief er sich auf zwei Zeugen, die bekunden würden, daß sämtliche Gespräche, die von seiner Sprechstelle aus geführt würden, genau notiert worden seien. L. verklagte die DRP, vertreten durch den Präsidenten der Oberpostdirektion Hamburg, auf Rückzahlung der angeblich zuviel angesetzten Gesprächsgebühren. Da L. außerdem die Rückforderung weiterer, in den letzten Jahren angeblich zuviel berechneter Gebühren sich vorbehielt, erhob die OPD Widerklage auf Feststellung, daß dem Kläger L. keinerlei Ansprüche auf Rückzahlung von Gebühren für zuviel berechnete Gespräche zuständen.

Das AG Hamburg wies die Klage des L. ab und erkannte nach dem Antrage der Widerklage der OPD Hamburg.

Aus den Gründen:

»Den Kläger trifft die Beweislast dafür, daß ihm von der Beklagten (DRP) zuviel Gespräche berechnet sind. Es ist demnach seine Aufgabe, nachzuweisen, daß tatsächlich alle von seinem Apparat aus geführten Gespräche notiert worden sind und weitere Gespräche als die von ihm notierten von seinem Apparat aus nicht geführt sein können.

Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme hat der Kläger diesen Nachweis nicht erbracht. Die Zeugen W. und G. haben lediglich bekundet, daß der Kläger in ihrer Gegenwart die Gespräche notiert habe. Die Zeugen können naturgemäß die Zahl der geführten und notierten Gespräche nicht mehr angeben, sie können aber auch nicht bekunden, ob der Kläger in seinem Privatkontor alle Gespräche notiert und ob er nicht in ihrer Abwesenheit noch Gespräche geführt hat. Dieses sehr schwache Ergebnis ist nicht geeignet, die auf den sehr sicher arbeitenden Gesprächszählern beruhende Berechnung der Gespräche seitens der Beklagten irgend in Frage zu ziehen.

Der Kläger hat damit den ihm obliegenden Beweis in keiner Weise geführt. Die Klage muß deshalb abgewiesen werden. Da der Kläger sich weiterer Ansprüche gegen die Beklagte berühmt hat, hat die Beklagte ein rechtliches Interesse an der Feststellung, daß dem Kläger weitere Ansprüche nicht zustehen. Die Widerklage ist daher zulässig und in Konsequenz der Entscheidung über die Klageforderung auch begründet[4].«

4. Die Funkverordnung vom 8. März 1924 (RGBl. I S. 273) ist rechtsgültig und noch in Geltung.

Reichsgericht (Straff.) v. 27. Januar 1927, 3 D 990/26.

Aus den Gründen: »Die Rechtsgültigkeit der Funkverordnung vom 8. März 1924, die der erkennende Senat übrigens schon in dem Urteil III 645/26 v. 8. November 1926 angenommen hat, unterliegt keinem Bedenken. Wie ihr Wortlaut ergibt, ist die Verordnung vom Reichspräsidenten auf Grund des Art. 48 der Reichsverfassung zur Wiederherstellung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung für das Reichsgebiet erlassen worden. Daß ein Schutz solcher Interessen hier in Frage kommen konnte, bezweifelt auch die Revision nicht. Sie bestreitet wesentlich nur das Bedürfnis zur Reglung im Wege der Diktaturmaßnahme sowie die Zulässigkeit des Erlasses solcher Maßnahmen für unbestimmte Dauer. Beide Angriffe gehen indessen fehl. Ob die im Art. 48 der Reichsverfassung aufgestellten tatsächlichen Voraussetzungen für die Erlassung einer Notverordnung gegeben waren, unterlag allein dem pflichtmäßigen Ermessen des Reichspräsidenten, das der Nachprüfung durch die Gerichte entzogen ist (RGStraff. Bd. 57 S. 385, Bd. 58 S. 271, Bd. 59 S. 30, Bd. 41 S. 45). Der Reichspräsident ist auch keineswegs gehindert, seine Verordnungen auf unbestimmte Zeit zu erlassen, wenn er die Dauer des zu beseitigenden Gefahrenzustandes nicht abzusehen vermag, auch darin entscheidet sein pflichtmäßiges Ermessen. Seine für unbestimmte Dauer getroffenen diktatorischen Maßnahmen behalten, auch wenn die Voraussetzungen, die zu ihrer Erlassung führten, inzwischen weggefallen sind, Gültigkeit bis zu ihrer Wiederaufhebung (RGSt. Bd. 58 S. 362, Bd. 59 S. 31)[5]«.

[4]) Das Urteil entspricht der ständigen Rechtsprechung: Postarchiv 1925, S. 61, 140, 292, 293.

[5]) Das Reichsgericht hat mit dieser Entscheidung den Standpunkt der Deutschen Reichspost gebilligt. Im gleichen Sinne haben entschieden das Bayerische Oberste Landesgericht, das Landgericht Hannover und Landgericht Leipzig, vgl. den Abdruck der Urteile im Archiv 1926, S. 225, 226.

Anm. 1 bis 5 von Ministerialrat Dr. Neugebauer.

Reichsdruckerei, Berlin.
665. 27. III.

GERR

Archiv für Post und Telegraphie

Herausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Erscheint monatlich einmal. Vierteljähriger Bezugspreis 0,30 Reichsmark.
Zu beziehen durch die Post, Einzelnummern durch den Verlag: Postzeitungsamt, Berlin W.

THE LIBRARY OF THE

Nr. 4 Berlin, April 1927

MAY 24 1927
UNIVERSITY OF ILLINOIS

Inhalt: 50 Jahre Telegraphenkabelnetz, S. 85. — Die französische Feldpost 1914 bis 1919 (Schluß), S. 94. — Kleine Mitteilung: Beseitigung der durch den Straßenbahnbetrieb verursachten Funkempfangsstörungen, S. 101. — Schriftwerke: Nachweis von Aufsätzen und Mitteilungen usw., S. 102. — Gerichtliche Entscheidung: Aus dem Telegraphen- und Fernsprechrecht, S. 111.

50 Jahre Telegraphenkabelnetz.

Von Ministerialamtmann, Rechnungsrat Müggenburg, Berlin.

Vor nunmehr 50 Jahren, rund 5 Jahre nach dem sieg-reichen Abschluß des deutsch-französischen Krieges, wurde n Werk von starkem nationalen Einschlag begonnen, das i verkehrs- und wirtschaftspolitischer wie auch rein chnischer Beziehung höchste Anerkennung verdiente. Wer eute seinen Wert recht ermessen will, muß sich gegen-ärtig halten, daß in jener Zeit das Fernsprechwesen in n ersten Anfängen steckte, brauchbare Apparate zur Über-agung der menschlichen Sprache auf weitere Entfer-ungen noch nicht vorhanden, die Begriffe »Fernsprecher« nd »Fernsprechleitungen« also noch so gut wie unbekannt aren. So konnte auf dem Gebiet des Schnellnachrichten-rkehrs nur ein Plan reifen, den Telegraphen-trieb sicherer zu gestalten und das junge deutsche Reichs-biet mit einem Netz unterirdischer Telegraphenlinien durchziehen, die nicht nur in Zeiten von Unruhen und iegerischen Ereignissen, sondern auch im friedlichen Wett-werb die für Handel, Gewerbe und aufblühende In-ustrie überaus wichtigen telegraphischen Verbindungen vor örenden Einflüssen jeder Art mehr als bisher bewahren lten.

Als im Jahre 1875 Generalpostmeister Stephan die eitung der Reichs-Telegraphenverwaltung übernahm, ng er sofort an die Ausführung des großen Planes. In n Motiven zum Entwurf eines im Oktober 1875 dem undesrat vorgelegten Gesetzes über die Aufnahme einer nleihe für Zwecke der Reichs-Telegraphenverwaltung ißt es: »Bezüglich der Vermehrung der Telegraphen-rbindungen geht die Absicht dahin, auf denjenigen nien, wo eine mit der Stabilität derselben und mit der icherheit des Betriebs nicht mehr vereinbare Belastung r Gestänge stattfinden würde, unterirdische Leitungen zulegen, von denen die erste größere auf der Strecke von erlin bis Halle zur Ausführung kommen soll.«

Im Reichstage begründete Stephan die Vorlage kurz it den Worten, daß die eigentliche Bedeutung der Vor-lge darin bestehe: das schnellste Verkehrsmittel, über das nsere Zeit verfügt, zu vervollkommnen und weiter aus-dehnen zur Förderung der Sicherheit des Vaterlandes e zur Ermöglichung einer beschleunigten Abwicklung der taatsverwaltungsgeschäfte, zur Förderung des Handels- d Gewerbefleißes der deutschen Nation wie zum Vorteil n wichtigen Lebens- und Familieninteressen des einzelnen.

Die Ausführung eines derart umfangreichen und unter n damaligen Verhältnissen technisch ganz neuartigen lans wurde von maßgeblichen Theoretikern für außer-ordentlich schwierig, wenn nicht für unmöglich gehalten. Stephan sandte deshalb zunächst die Geheimräte Hucke und Elsaßer, denen sich der bekannte Fachmann Franz Carl Guilleaume anschloß, mit Genehmigung Bismarcks nach Frankreich und England, um dort festzustellen, was diese Länder auf dem Gebiete der unterirdischen Telegraphie bisher geleistet hatten. Es stellte sich heraus, daß in diesen Ländern der unterirdische Leitungsbau über keine Erfahrungen verfügte, die als Vorbild eines deutschen Tele graphennetzes hätten dienen können. England besaß zwar praktische Erfahrungen im Bau von Guttaperchaseekabeln; die Bauart dieser Kabel konnte indes auf Erdkabel nicht angewandt werden, weil für letztere der Verbrauch gleicher Kupfer- und Guttaperchamengen auf die Längeneinheit wie bei längeren Seekabeln unnötig groß gewesen wäre und derartig hohe Kosten beansprucht hätte, daß der Plan schon aus diesem Grunde hätte aufgegeben werden müssen. Vollends fehlten die rein bautechnischen Kenntnisse für die Anlage eines weitverzweigten Landnetzes. Stephan sah sich daher auf die Erfahrungen angewiesen, die von der Firma Felten & Guilleaume seit einigen Jahren bei Legung zahlreicher kleinerer Kabelstrecken gesammelt worden waren. Da Franz Carl Guilleaume die Pläne Stephans als gesund und durchführbar erkannte und nachdrücklich unterstützte, erhielt seine Firma den Auftrag, ein siebenadriges Gutta-perchakabel für die Linie Berlin–Halle herzustellen und auszulegen.

Am 13. März 1876 wurde in Halle der erste Spaten-stich getan, und schon am 28. Juni schloß sich das Pflaster der Französischen Straße vor dem Haupt-Telegraphen-amtsgebäude in Berlin. Damit war eine Telegraphen-linie von 170 km in gut 3 Monaten fertiggestellt, die sogleich dem Betriebe übergeben wurde. Gleichzeitig legte die Unternehmerin, ohne daß sich die Arbeiten an der Hauptlinie verzögerten, zwischen Potsdam und Berlin ein zweites und zwischen Schöneberg und Berlin ein drittes Kabel aus.

Über die Bauart der Kabel für die erste Linie sei hier im Zusammenhang kurz folgendes angegeben. Jede Leitungsader bestand aus einer Litze von sieben je 0,6 mm starken Kupferdrähten. In den späteren Linien trat an ihre Stelle eine stärkere Leiterlitze von sieben je 0,66 oder 0,67 und später von 0,7 mm starken Kupferdrähten. Der äußere Durchmesser der Guttaperchaader betrug 5,2 mm. Sieben solcher Adern wurden zu einer Seele

vereinigt. Zur Bewehrung des Kabels dienten anfangs 16 verzinkte Eisendrähte von je 4 mm Stärke, die später durch 18 verzinkte Eisendrähte von je 3,75 mm Stärke ersetzt wurden.

Die elektrischen Eigenschaften sollten nach den Verträgen bei den dickeren Litzen betragen: Leitungswiderstand bei 15° C 7,5 SE., der Isolationswiderstand für die Ader und das Kilometer mindestens 500 Millionen SE., die Ladungsfähigkeit im Durchschnitt für die Ader 0,20 bis 0,24 μF/km.

Das größte Bedenken, das man nach dem Stande der damals noch wenig entwickelten Leitungstheorie der Anlage des Telegraphennetzes entgegengehalten hatte, war die Befürchtung gewesen, daß die Ladung der Kabelleitungen bei den gewählten verhältnismäßig geringen Einheitsmengen von Kupfer und Guttapercha zu hoch werden und ein Telegraphieren nicht gestatten würde. Der praktische Betrieb lieferte jedoch den Beweis, daß der Einflu der Leiterkapazität auf den Verlauf der Stromimpul für die in jener Zeit zur Verfügung stehenden Telegr phenapparate überschätzt worden war.

Die mit der Herstellung der Versuchslinie gemachte Erfahrungen befriedigten durchaus. Daher ging d Reichs-Telegraphenverwaltung ungesäumt daran, die A beiten an dem ganzen Werke fortzusetzen. Im Jahre 187 wurde zuerst die Linie Berlin–Halle über Kassel un Frankfurt (Main) nach Mainz verlängert und in Hal die Linie nach Leipzig angeschlossen. Weitere Linien fol ten noch 1877 und in den nächsten Jahren. Unermüdli wurde der Fortgang der Arbeiten gefördert. Währer man im Winter eifrig die Herstellung der Kabel betrie war der Sommer dazu bestimmt, die fertiggestellten K bel auszulegen. Der zeitliche Ausbau des Netzes ist a der mit Längenangaben versehenen Übersicht 1 zu ersehe

Übersicht 1.

Lfde. Nr.	Linie	Zahl der Kabeladern	Länge des Kabels km	Länge der Leitungen km	Hergestellt im Jahre	Hergestellt durch die Firma	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8
	A						
1	Berlin–Halle	7	170	1 190	1876	Felten & Guilleaume	
2	Halle–Kassel–Frankfurt (Main)–Mainz	7	425	2 975	1877	desgl.	
3	Halle–Leipzig	4	35	140	1877	desgl.	
4	Berlin–Hamburg I und II	7	596	4 172	1877	Siemens & Halske	
5	Hamburg–Kiel	7	100	700	1877	desgl.	
6	Berlin–Magdeburg	7	150	1 050	1877	Felten & Guilleaume	
7	Magdeburg–Hannover–Köln	7	543	3 801	1878	desgl.	
8	Frankfurt (Main)–Straßburg (Els.)	7	263	1 841	1878	Siemens & Halske	
9	Köln–Elberfeld–Barmen	4	55	220	1878	Felten & Guilleaume	
10	Hamburg–Harburg–Cuxhaven	4	131	524	1878	Siemens & Halske	
11	Köln–Koblenz–Trier–Metz	7	326	2 282	1879	Felten & Guilleaume	
12	Hamburg–Bremen–Oldenburg–Emden	7	285	1 995	1879	Siemens & Halske	
13	Bremen–Bremerhaven	4	59	236	1879	desgl.	
14	Sande–Wilhelmshaven	4	11	44	1879	desgl.	
15	Metz–Straßburg (Els.)	7	186	1 302	1879	Felten & Guilleaume	
16	Koblenz–Mainz	7	92	644	1879	desgl.	
17	Berlin–Dresden	7	236	1 652	1879	Siemens & Halske	
18	Berlin–Breslau	7	369	2 583	1880	desgl.	
19	Thorn–Danzig–Königsberg (Pr.)	7	419	2 933	1880	Felten & Guilleaume	
20	Stettin–Danzig	7	368	2 576	1880	desgl.	
21	Berlin–Thorn	7	418	2 926	1880	Siemens & Halske	
22	Berlin–Stettin	7	155	1 085	1881	desgl.	
23	Köln–Aachen	7	72	504	1881	Felten & Guilleaume	
	Summe A		5 464	37 375			
	B						
24	Kiel–Flensburg	4	86	344	1883	Siemens & Halske	
25	Flensburg–Hoyer	3	63	189	1883	desgl.	
26	Karlsruhe–Stuttgart	7	80	560	1889	Felten & Guilleaume	
27	Dresden–Hof	7	177	1 239	1890	Siemens & Halske	
28	Hof–München	7	329	2 303	1891	desgl.	
29	Straßburg–Mülhausen (Els.)	7	113	791	1891	Felten & Guilleaume	
	Summe B		848	5 426			
	Dazu Summe A		5 464	37 375			
	Insgesamt		6 312	42 801			

Danach sind die Bauarbeiten an den Hauptlinien des Netzes in der Zeit von 1876 bis 1881, also in 5 Jahren, durchgeführt worden; eine für die Hilfsmittel jener Zeit erstaunliche Leistung. Die 5 464 km Kabellinien enthielten insgesamt 37 375 km Leitungen. Das Gesamtgewicht der ausgelegten Kabel betrug 12 829 408 kg; davon entfielen auf das Gewicht der Eisenmasse 10 169 932 kg, auf das der Kupferdrähte 823 001 und auf das Gewicht der Guttapercha und der Packung (Jutehanf, Chatterton-Compound) 1 836 475 kg. An Asphaltmasse wurden 383 004 kg verbraucht[1]). Der Gesamtaufwand an Kosten hat für den Umfang des alten Reichs-Telegraphengebiets 32 825 000 ℳ betragen.

Mit der Fertigstellung der Linie Köln–Aachen hatte der Ausbau des unterirdischen Reichs-Telegraphennetzes nach dem ursprünglich vorgesehenen Plane seinen vorläufigen Abschluß gefunden. Am 26. Juni 1881 wurde in Aachen die Vollendung des verheißungsvollen Großwerkes durch einen feierlichen Akt in Anwesenheit des Staatssekretärs Stephan verkündet. Dieser erstattete darüber Kaiser Wilhelm I. folgenden telegraphischen Bericht:

»Sr Majestät dem Kaiser Ems

Ew. Majestät meldete ich alleruntertänigst am 23. Juli 1877 von Mainz die Führung der ersten unterirdischen Telegraphenlinie des Reiches durch das Bett des Rheins. Heute hat in der Stadt Karls des Großen unter begeistertem Hoch auf Ew. Majestät soeben der Schlußakt der Vollendung des gesamten unterirdischen Netzes stattgefunden. Die Länge der Leitungen beträgt über Fünftausend deutsche Meilen, das Gewicht der Kabel $12^1/_2$ Mill. Kilo. Sie berühren 221 Städte, durchschneiden alle größeren Ströme und die meisten Gebirge des Reichsgebiets und verbinden sämtliche wichtigeren Waffenplätze, Kriegshäfen und Handelsstädte desselben.«

An den Reichskanzler ging gleichzeitig folgendes Telegramm ab:

»Sr Durchlaucht dem Fürsten von Bismarck

Berlin

Bei dem heutigen Schlußakt der Herstellung des unterirdischen Telegraphen-Netzes des Reichs in der Stadt Karls des Großen wurde Ew. Durchlaucht durch begeisterten Hochruf der Versammelten der Dank für die Förderung auch dieses großen deutschen Werkes dargebracht. Die Herstellung ist fast ausschließlich ein Werk nationaler Arbeit.«

Der Kaiser antwortete aus Ems dem Wirklichen Geheimen Rat Stephan nach Aachen:

»Dankend für Ihre Meldung spreche Ich Ihnen meinen anerkennenden Glückwunsch zu der neuen vollendeten mächtigen Unternehmung Ihres umsichtigen Schaffens aus.«

Stephan selbst erkannte als oberster Verwaltungschef die geleistete Arbeit seiner Beamten durch ein Telegramm an das Reichspostamt an mit den Worten:

»Dies Telegramm wird auf dem soeben hier beendeten Kabel Aachen–Berlin befördert und soll der zweiten Abteilung meinen Dank und Glückwunsch zur Vollendung des Werkes überbringen.«

Das vorhandene Kabelnetz wurde dann im Jahre 1883 auch durch die Linien Kiel–Flensburg und Flensburg–Hoyer zum Anschluß an das deutsch-norwegische unterseeische Kabel und 1891 durch die Linie Straßburg–Mülhausen (Elsaß) ergänzt (vgl. Übersicht 1). Seine letzte Vervollständigung fand es, als sich nunmehr auch die württembergische und die bayerische Telegraphenverwaltung rüsteten, mit gleichen Anlagen an die deutschen Linien Anschluß zu erhalten. Dieser wurde im Jahre 1889 mit der Linie Karlsruhe–Enzberg–Stuttgart und in den Jahren 1890 und 1891 mit der Linie Dresden–Hof–München erreicht. Damit war die Herstellung des großen unterirdischen Telegraphennetzes für das ganze Reich vollendet und ein Rückgrat zuverlässiger Absatzwege für den Telegrammverkehr geschaffen. Die Länge der Linie erhöhte sich auf 6 312 km mit rund 42 800 km Leitungen. Die nachstehende Karte (Anl. 1) gibt ein übersichtliches Bild des ganzen Netzes der großen unterirdischen Telegraphenlinien.

Mit der Abtretung deutscher Gebietsteile nach den Bestimmungen des Versailler Friedensvertrages sind die Strecken von den heutigen Grenzen im Westen nach Metz, Straßburg und Mülhausen, im Norden von Flensburg nach Hoyer und im Osten von Schwerin (Warthe) über Posen–Thorn nach Danzig mit einer Gesamtlänge von rund 990 km Linie und 6 700 km Leitung in den Besitz fremder Verwaltungen übergegangen.

Das neu errichtete unterirdische Telegraphennetz bildete nunmehr ohne Zweifel das wichtigste und wertvollste Hilfsmittel für den Telegraphenbetrieb. Es war daher eine selbstverständliche Folge, daß die Reichs-Telegraphenverwaltung[2]) den Kabellinien fortan eifrigste Sorgfalt angedeihen ließ und dahin wirkte, daß die Kabel in bestem Zustande erhalten und möglichst vor Schaden bewahrt blieben. Sie erkannte, daß das beste Mittel hierzu sei, durch regelmäßige elektrische Messungen den Zustand dieser wichtigen Verbindungen fortlaufend zu überwachen. Das General-Telegraphenamt gab daher 1877 eine nach einem Entwurf des Telegrapheningenieurs Dr. Brix aufgestellte »Anweisung für die Ausführung und Berechnung der Messungen der Kabelleitungen« im Umdruck heraus und ließ das erste Kabel Berlin–Halle zunächst zweimal wöchentlich, und zwar Dienstags und Freitags, in den Abend- und Nachtstunden zwischen 9 und 12 Uhr von Halle aus und im Anschluß daran von 12 bis 3 Uhr von Berlin aus messen. Die erste Messung in der Woche fiel schon nach kurzer Zeit weg. Gleiche Messungen wurden angeordnet, sobald ein weiteres Kabel in Betrieb genommen worden war. Sie sind viele Jahre hindurch von den dazu bestimmten Verkehrsämtern (Meßämtern) jeden Freitag zwischen 9 und $10^1/_2$ Uhr abends in vollem Umfange ausgeführt worden. Während des Weltkrieges wurden sie eingeschränkt. Seit Mai 1920 finden sie monatlich einmal statt und erstrecken sich nur noch auf die Feststellung des Isolationswiderstandes der Kabel von Meßamt zu Meßamt.

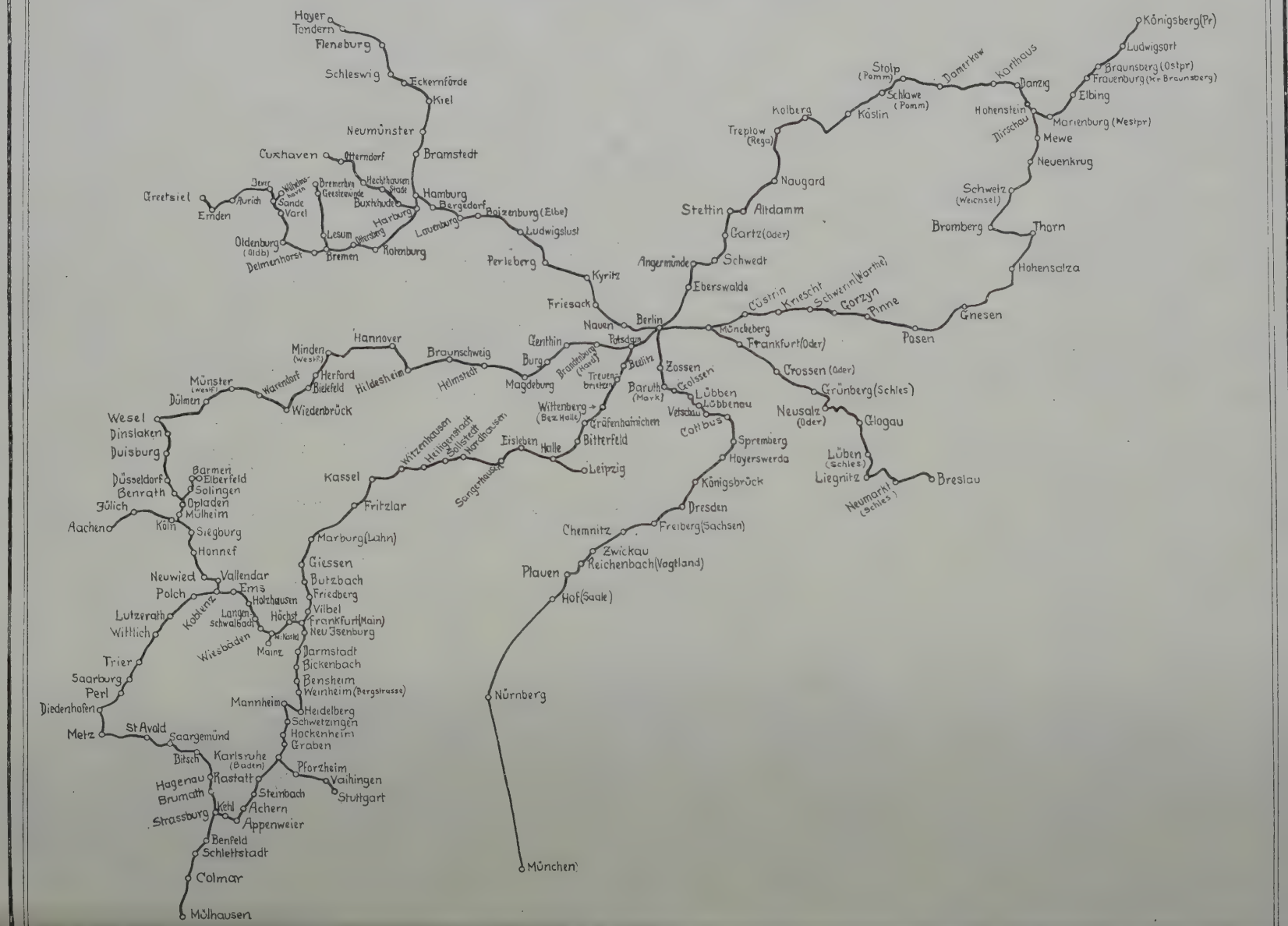
Ferner nahm das General-Telegraphenamt die Instandsetzung der Linien zunächst selbst in die Hand, in der Hauptsache deshalb, weil innerhalb der Gewährfrist Instandsetzungsarbeiten oder Veränderungen in der Lage der Kabel ohne Zuziehung der Unternehmer nicht vorgenommen und nur durch diese ausgeführt werden durften; denn die Unternehmer hatten die Gewähr dafür übernommen, daß die verlegten Kabel innerhalb eines Kalenderjahres keinen größeren Stromverlust als ein Prozent auf eine Strecke von 200 km einfacher Kabelader.

[1]) Archiv f. Post u. Telegraphie 1881 S. 540.

[2]) General-Telegraphenamt, später das Reichs-Postamt.

Anlage 1.

Große unterirdische Telegraphenlinien



erlitten; sie waren auch verpflichtet, alle an der Pflaste-rung, Chaussierung, Kunstoberfläche oder Bekiesung in den zur Einlegung der Kabel benutzten Straßen, Plätzen usw. entstehenden Mängel, die sich infolge der ausgeführ-ten Arbeiten innerhalb des Kalenderjahres etwa heraus-stellen sollten, nach erfolgter Aufforderung seitens der Reichs-Telegraphenverwaltung innerhalb 14 Tagen zu beseitigen. Die Zentralbehörde sah deshalb anfangs da-von ab, die Unterhaltung den Oberpostdirektionen zu übertragen, ließ vielmehr alle diese Arbeiten durch beson-dere beauftragte Beamte (Telegrapheningenieure, Bezirks-aufsichtsbeamte) ausführen. Die Oberpostdirektionen hatten indes die Pflicht, jeden Fall, in dem Arbeiten in der Nähe der Kabel oder deren Bloslegung zu ihrer Kenntnis gelangten, der vorgesetzten Behörde zu melden und die vorläufigen Maßnahmen zur Sicherung der Ka-bel zu treffen.

In weiterer Sorge um die Erhaltung des guten Zu-standes der Kabel wurde eine jährlich zweimalige Be-gehung der Linie durch Leitungsaufseher angeordnet, die in den Jahreszeiten stattzufinden hatte, in denen vorzugs-weise Arbeiten an den Kunststraßen und in den Straßen der Städte ausgeführt zu werden pflegen. Den Leitungs-aufsehern wurde dazu durch die »Anweisung zum Schutze der unterirdischen Telegraphenkabel bei Ausführung von Erd- und Maurerarbeiten auf Chausseen und Landstraßen sowie in den Straßen von Städten und Dörfern« ein Mittel an die Hand gegeben, das sie in den Stand setzte, die erforderlichen Vorsichtsmaßregeln zu treffen. Ferner hatten die Bezirksaufsichtsbeamten, die Leitungsrevisoren, die Vorsteher der Verkehrsanstalten bei allen Gelegen-heiten, bei Dienstreisen usw., ein besonderes Augenmerk auf die Kabellinien zu richten und ungünstige Wahrneh-mungen zu melden.

Nachdem inzwischen genügend Erfahrungen gesammelt waren, wurde im Januar 1883 das Netz der großen unterirdischen Linien — ähnlich wie in den damals für die Instandhaltung der oberirdischen Telegraphenlinien bestehenden Leitungs-Revisionsbezirken — in größere Ka-bel-Revisionsbezirke eingeteilt, in denen besonders hierfür geeignete Beamte der betreffenden Oberpostdirektion (Ka-belmeßbeamte) etwaige an den Kabeln auftretende Fehler aufzusuchen und zu beseitigen hatten. Diese Bezirke hatten ihren Sitz bei den Meßämtern in Berlin, Köln, Danzig, Frankfurt (Main), Hamburg und Metz. Für Berlin trat an die Stelle der Oberpostdirektion das Telegraphen-ingenieurbüro des Reichs-Postamts (später das Tele-graphen-Versuchsamt). Im Februar 1902 wurden die Instandsetzungsarbeiten der Oberpostdirektion in Berlin übertragen. Die Anordnungen zur Beseitigung der Feh-ler gingen indes in jedem einzelnen Falle noch von dem General-Telegraphenamt und später von dem Reichs-Post-amt aus; vorher hatte die dem Meßamt vorgesetzte Oberpost-direktion nach Maßgabe der für die Kabelmeßämter be-stehenden besonderen »Anweisung zur Feststellung und Berechnung des Ortes von Fehlern in unterirdischen Tele-graphenleitungen« eine Untersuchung der schadhaften Lei-tung und eine Eingrenzung des Fehlers durch Messung von den Meßämtern aus anzuordnen und über das Ergeb-nis an das Reichs-Postamt zu berichten.

Die ausführlichen Vorschriften über die an Ort und Stelle zu bewirkende nähere Eingrenzung, die Aufsuchung und Beseitigung des Fehlers waren in einer besonderen, gedruckten »Anweisung zur Aufsuchung und Beseitigung von Fehlern in unterirdischen Telegraphenanlagen« zu-sammengestellt worden. Für jeden Kabelbezirk wurde ein geeigneter Beamter bestimmt, der unter eigener Verant-wortlichkeit die nähere Eingrenzung des Fehlers auf der Strecke und demnächst die Wiederherstellung des schadhaf-ten Kabels zu bewirken hatte. Zu diesen Arbeiten waren Kabelkarren mit vollständiger Meßeinrichtung in Ge-brauch zu nehmen. Dem Beamten wurde zur Anfertigung der Kabellötstellen ein besonders für die Arbeiten an Guttaperchakabeln ausgebildeter Kabellöter beigegeben.

Die Einrichtung von Kabelbezirken hat sich gut be-währt, denn sie besteht mit einigen Änderungen in ihrer Ausdehnung heute noch. So sind die Bezirke gegen früher vermehrt, die den einzelnen Kabelmeßämtern zugeteilten Strecken also verkürzt worden, um den mit der Instand-haltung des Netzes betrauten Dienststellen häufiger Ge-legenheit zu geben, sich über den Zustand der ihnen zuge-wiesenen Strecken unterrichtet zu halten, um gleichzeitig die Beseitigung von Fehlern zu beschleunigen und die all-mählich gestiegenen Kosten der Instandhaltung zu min-dern. Das Nähere über die jetzige Einteilung der Kabelbezirke ist aus der Übersicht 2 zu erkennen.

Trotz aller Sorgfalt, die auf die Unterhaltung der wichtigen Kabel verwendet wurde, trotz des ihnen wie allen anderen Teilen der öffentlichen Telegraphenanlagen gewährten gesetzlichen Schutzes, trotz der angeordneten Vorbeugungsmaßnahmen blieben die Kabel von Beschädi-gungen nicht verschont. So mancher Pickenhieb hat sie bei den häufigen Erdarbeiten anderer Betriebsunterneh-mungen getroffen und ihre Betriebsfähigkeit ganz oder teilweise unterbrochen. Auch andere Feinde entstanden ihnen, namentlich im Bereich der Städte. Ausströmendes Leuchtgas, Abwässer aus Fabriken haben ihnen manchen Schaden zugefügt, die Guttapercha chemisch angegriffen oder zerstört. Der Erdboden, in dem die Kabel einge-bettet lagen, war ihnen nicht immer günstig; hier wurde die Guttapercha mit der Zeit durch kalk- oder zement-haltige Laugen zersetzt, dort in reinem Sand- oder Kies-boden ausgetrocknet und in ihrer Isolierfähigkeit stark gemindert. Es kann daher nicht wundernehmen, daß unser Netz nach nunmehr 50 Jahren anfängt, mehr und mehr zu versagen, besonders da, wo es in den Straßen der Städte verläuft. Die Isolation der Kabelleitungen ist auf diese Weise durch natürliche zeitliche Abnutzung immer mehr gesunken. Der Zeitpunkt ist voraussichtlich nicht mehr fern, da die ganze Anlage der Vergangenheit angehören wird. Noch dient der größte Teil des Netzes der betriebsmäßigen Ausnutzung. Kleinere Strecken sind bereits vielfach durch oberirdische Leitungen oder durch Papierbleikabel ersetzt worden, diese meist innerhalb des Weichbildes der Städte, wo die Kabel vielfach unter kostspieligem Pflaster der Fahrdämme liegen und einer Instandsetzung an der gleichen Stelle schwer zugänglich sind. Andere Teile haben ganz aufgegeben werden müssen und nach dem Stande der Betriebsmittel auch unbedenk-lich aufgegeben werden können, z. B. die Strecke Elber-feld–Barmen der Linie Köln–Barmen, die Strecke Frank-furt (Main)–Mannheim der Linie Frankfurt (Main)–Karlsruhe, die Strecke Bensheim–Kehl der Linie Frank-furt (Main)–Straßburg. Den heutigen Zustand der Lei-tungen veranschaulicht die schematische Darstellung der Übersicht 3.

Will man heute unseren fünfzigjährigen Telegraphen-kabeln ein technisches und wirtschaftliches Urteil sprechen, so kann dieses nur durchaus günstig lauten. Die Kabel-leitungen aller Linien haben der Telegraphenverwaltung in Friedens- und Kriegszeiten hervorragende Dienste ge-

Übersicht 2. Telegraphenkabelnetz.

Meß- und Instandhaltungsstrecken.

Lfde. Nr.	Kabellinie	Kabelbezirk	Meßamt	Meß- und Instandhaltungsstrecke	Länge	Bemerkungen
1	Berlin–Königsberg (Pr.)	Berlin	Berlin	Berlin–Angermünde	84	
		Stettin	Stettin	Angermünde–Stettin–Kolberg	207	
		Köslin	Kolberg	Kolberg–Danzig	231	Die Grenzen der Instandhaltungsbezirke fallen mit den Landesgrenzen zusammen.
		Danzig	Danzig	Danzig–Marienburg	55	
		Königsberg (Pr.)	Königsberg (Pr.)	Marienburg–Königsberg	134	
2	Berlin–Posen	Berlin	Berlin	Berlin–Schwerin (Warthe) ...	157	
3	Berlin–Breslau	Berlin	Berlin	Berlin–Grünberg (Schles.) ...	180	
		Breslau	Breslau	Grünberg (Schles.)–Breslau ..	192	
4	Berlin–München	Berlin	Berlin	Berlin–Cottbus	135	
		Dresden	Dresden	Cottbus–Dresden–Freiberg (Sachsen).....	140	
		Chemnitz	Chemnitz	Freiberg (Sachsen)–Hof (Saale)	148	Instandhaltungsgrenze: Landesgrenze bei Ullitz.
5	Berlin–Frankfurt (Main)	Berlin	Berlin	Berlin–Treuenbrietzen	68	
		Halle (Saale)	Halle (Saale)	Treuenbrietzen–Halle (Saale)–Nordhausen	193	
		Kassel	Kassel	Nordhausen–Kassel–Gießen ...	235	
		Frankfurt (Main)	Frankfurt (Main)	Gießen–Frankfurt (Main)....	62	
6	Karlsruhe (Baden)–Stuttgart	Karlsruhe (Baden)	Karlsruhe (Baden)	Karlsruhe–Stuttgart	81	Instandhaltungsgrenze: Landesgrenze bei Niefern.
7	Karlsruhe (Baden)–Kehl.....	Karlsruhe (Baden)	Karlsruhe (Baden)	Karlsruhe–Kehl.....	84	
8	Frankfurt (Main)–Köln	Frankfurt (Main)	Frankfurt (Main)	Frankfurt (Main)–Bad Ems..	104	
		Koblenz	Koblenz	Bad Ems–Koblenz–Honnef (Rhein)	77	
		Köln	Köln	Honnef (Rhein)–Köln	52	
9	Koblenz–Metz	Koblenz	Koblenz	Koblenz–Lutzerath.....	58	
		Trier	Trier	Lutzerath–Grenze gegen Lothringen.....	103	
10	Berlin–Köln.....	Berlin	Berlin	Berlin–Magdeburg	150	
		Hannover	Hannover	Magdeburg–Hannover–Stadthagen.....	206	
		Minden (Westf.)	Bielefeld	Stadthagen–Bielefeld–Warendorf	124	
		Münster (Westf.)	Münster (Westf.)	Warendorf–Münster–Wesel....	114	
		Düsseldorf	Düsseldorf	Wesel–Düsseldorf.....	59	
		Köln	Köln	Düsseldorf–Köln	43	
11	Köln–Aachen	Köln	Köln	Köln–Aachen	72	
12	Köln–Barmen	Köln	Köln	Köln–Barmen	54	
13	Berlin–Hamburg I und II...	Berlin	Berlin	Berlin–Grabow (Mecklb.) ...	168 168	
		Hamburg	Hamburg	Grabow (Mecklb.)–Hamburg	130 130	
14	Hamburg–Emden	Hamburg	Hamburg	Hamburg–Rotenburg (Hannover).....	74	
		Bremen	Bremen	Rotenburg (Hannover)–Bremen–Delmenhorst	60	
		Oldenburg (Oldb.)	Emden	Delmenhorst–Emden	160	
		Oldenburg (Oldb.)	Emden	Sande–Wilhelmshaven.....	10	
15	Bremen–Bremerhaven	Bremen	Bremen	Bremen–Bremerhaven	59	
16	Hamburg–Cuxhaven	Hamburg	Hamburg	Hamburg–Cuxhaven	136	
17	Hamburg–Flensburg	Hamburg	Hamburg	Hamburg–Bad Bramstedt	48	
		Kiel	Kiel	Bad Bramstedt–Kiel–Flensburg–Reichsgrenze.....	145	

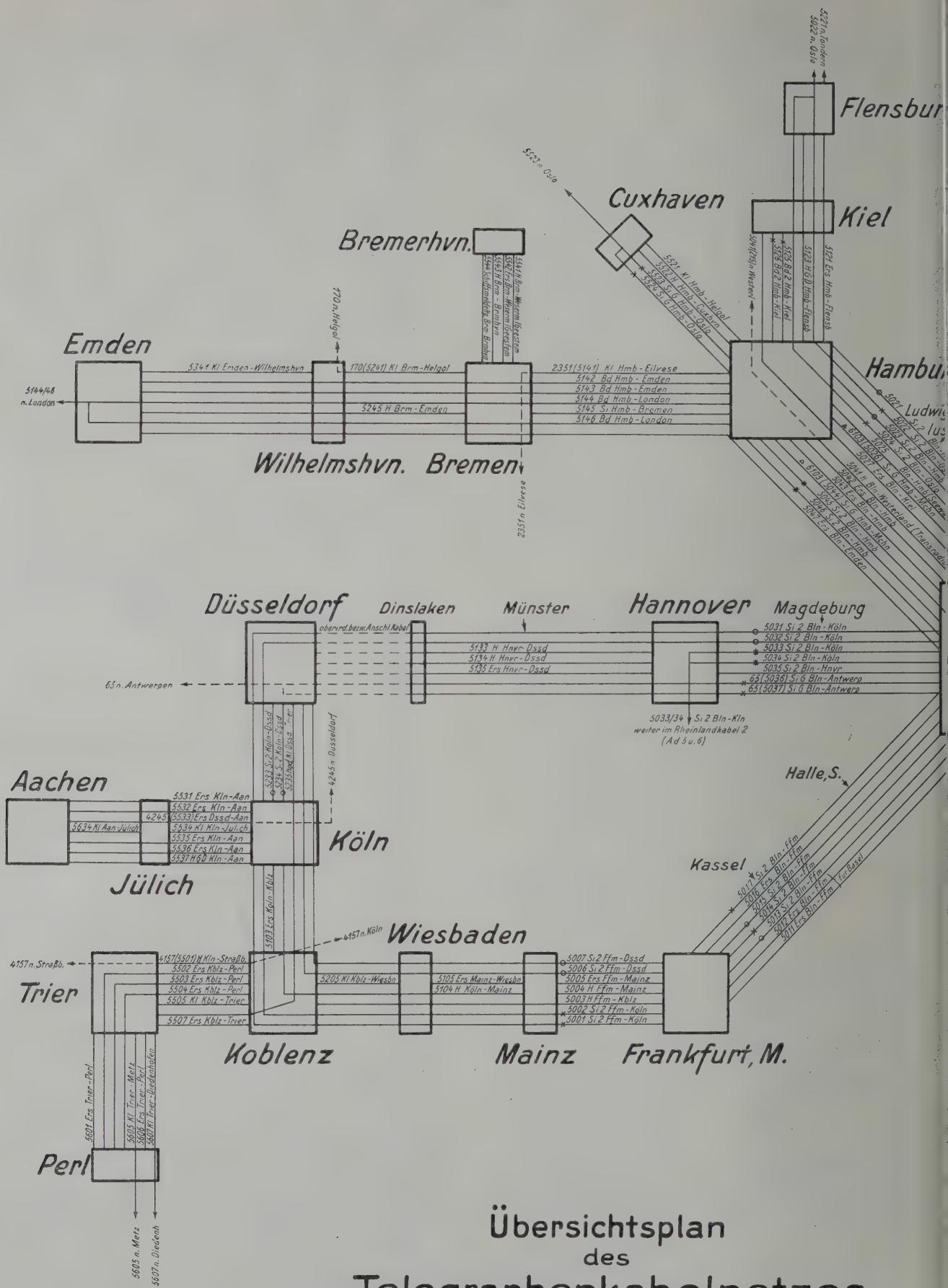
Die Grenzpunkte der Instandhaltungsbezirke in den angegebenen Orten sind die Post- oder Telegraphenämter; in Rotenburg (Hannover) ist Grenzpunkt das Verstärkeramt.

Übersicht 3.

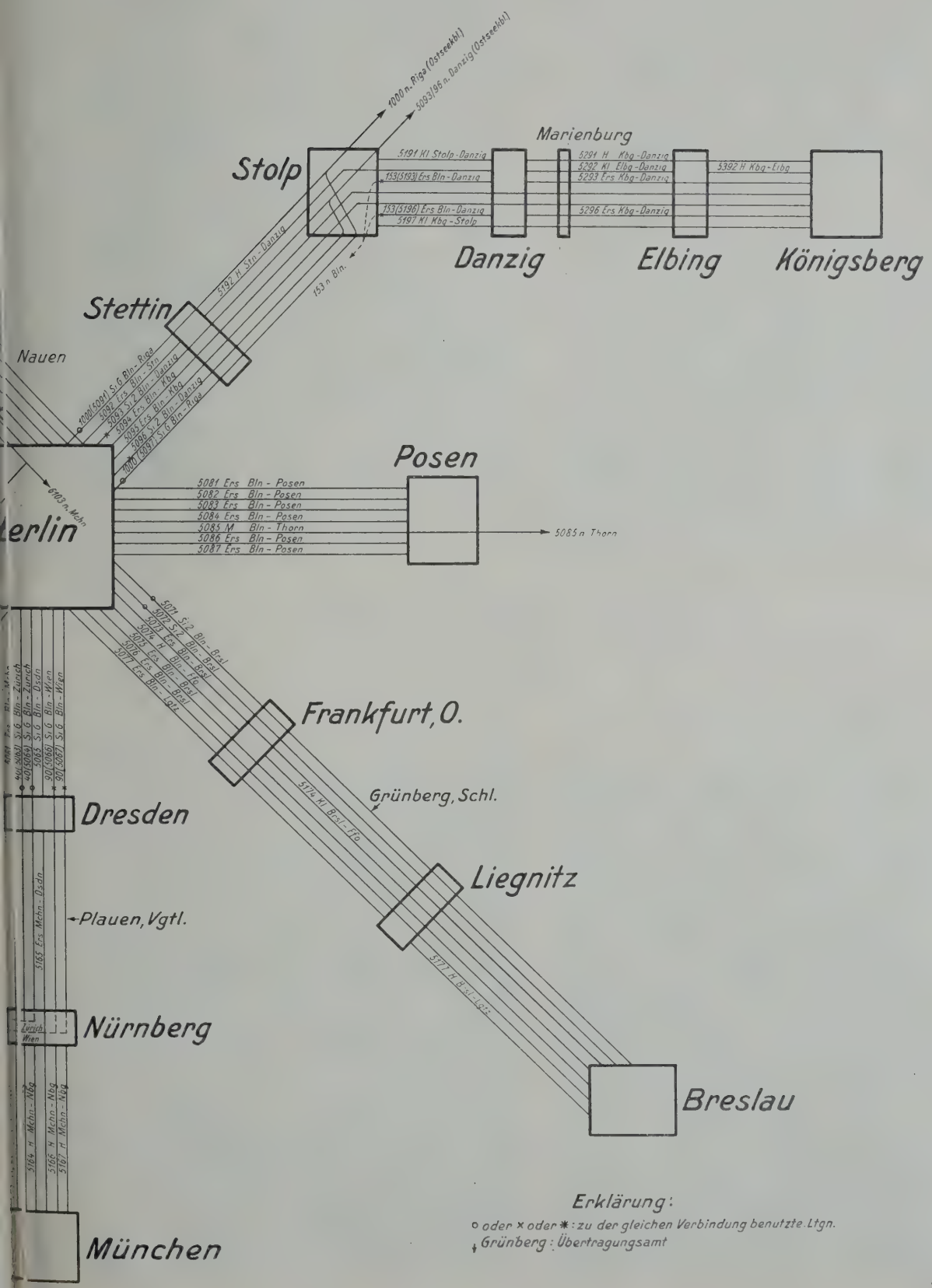
Betriebszustand des Telegraphenkabelnetzes nach dem Stande vom Dezember 1926.

Lfde. Nr.	Kabellinie	Gemessene Strecke	Ergebnis der Messung Ader 1	2	3	4	5	6	7	Bemerkungen
1	Berlin–Königsberg (Pr.)	Berlin–Angermünde	○	○	×	○	○	○	○	
		Angermünde–Stettin	○	○	○	○	○	○	○	
		Stettin–Kolberg	○	○	○	○	○	○	○	
		Kolberg–Danzig	○	○	○	○	○	○	○	
		Marienburg–Königsberg (Pr.)	○	○	○	○	○	○	○	
2	Berlin–Posen	Berlin–Schwerin (Warthe.)	◎	○	○	○	○	○	○	
3	Berlin–Breslau	Berlin–Grünberg (Schles.)	○	/	×	/	×	×	×	Fehler auf Strecke HTA Bln-Mahlsdorf. Ltgn in Telegr.- u. Anschlußkabel geschaltet.
		Grünberg (Schles.)–Breslau	○	○	○	○	○	○	○	
4	Berlin–München	Berlin–Cottbus	○	○	○	○	○	○	○	
		Cottbus–Dresden	○	○	○	○	○	○	○	
		Dresden–Freiberg (Sa.)	○	○	○	○	○	○	○	
		Freiberg (Sa.)–Chemnitz	○	○	○	○	○	○	○	
		Chemnitz–Hof (Saale)	○	○	○	○	○	◎	○	
5	Berlin–Frankfurt (M.)	Berlin–Treuenbrietzen	○	○	○	○	○	◎	○	
		Treuenbrietzen–Halle (Saale)	/	/	○	○	○	○	/	
		Halle (Saale)–Nordhausen	/	/	○	○	○	○	/	
		Nordhausen–Kassel	◎	◎	○	○	○	○	○	
		Kassel–Gießen	○	○	○	◎	○	○	○	
		Gießen–Frankfurt (M.)	◎	◎	◎	◎	○	○	◎	
6	Karlsruhe (B.)–Stuttgart	Karlsruhe (B.)–Stuttgart	·	·	·	·	·	·	·	Überwachungsmessungen werden nicht mehr vorgenommen wegen der zahlreichen Isolationsfehler in den Stadtgebieten.
7	Karlsruhe (B.)–Kehl	Karlsruhe (B.)–Kehl	·	·	·	·	·	·	·	Außer Betrieb.
8	Frankfurt (M.)–Köln	Frankfurt (M.)–Bad Ems	×	◎	◎	◎	×	×	◎	
		Bad Ems–Koblenz	○	○	○	/	◎	○	○	
		Koblenz–Honnef (Rhein)	◎	○	○	/	○	/	○	
		Honnef (Rhein)–Köln	○	○	○	○	○	○	○	
9	Koblenz–Metz	Koblenz–Lutzerath	○	×	◎	○	○	○	○	
		Lutzerath–Trier	○	◎	○	○	○	○	○	
		Trier–Perl	○	○	◎	◎	◎	◎	○	
10	Berlin–Köln	Berlin–Magdeburg	○	○	○	○	○	○	○	
		Magdeburg–Hannover	○	○	○	○	○	○	○	
		Hannover–Stadthagen	○	○	○	○	○	○	○	
		Stadthagen–Bielefeld	○	○	○	○	○	○	○	
		Bielefeld–Warendorf	○	○	○	○	○	○	○	
		Warendorf–Münster (Westf.)	○	○	○	○	○	○	○	
		Münster (Westf.)–Wesel	○	○	○	○	○	○	○	
		Wesel–Dinslaken	○	○	○	○	○	◎	○	Strecke Dinslaken–Düsseldorf außer Betrieb.
		Düsseldorf–Köln	○	◎	◎	○	◎	○	○	
11	Köln–Aachen	Köln–Aachen	/	◎	/	◎	/	◎	/	
12	Köln–Barmen	Köln–Barmen	·	·	·	·	·	·	·	Kabel seit August 1926 außer Betrieb.
13	Berlin–Hamburg I	Berlin–Grabow	○	○	◎	○	○	○	○	
		Grabow–Hamburg	○	○	○	○	○	○	○	
14	Berlin–Hamburg II	Berlin–Grabow	○	○	◎	○	○	○	○	
		Grabow–Hamburg	○	○	○	○	○	○	○	
15	Hamburg–Emden	Hamburg–Rotenburg	○	○	○	○	×	○	○	
		Rotenburg–Bremen	○	○	○	○	○	○	○	
		Bremen–Delmenhorst	○	○	○	○	○	○	○	
		Delmenhorst–Emden	○	○	○	○	○	○	○	
16	Bremen–Bremerhaven	Bremen–Bremerhaven	○	○	○	○	·	·	·	
17	Hamburg–Cuxhaven	Hamburg–Cuxhaven	○	○	○	○	·	·	·	
18	Hamburg–Flensburg	Hamburg–Bad Bramstedt	○	○	○	○	○	○	○	
		Bad Bramstedt–Kiel	○	○	○	○	○	○	○	
		Kiel–Flensburg	○	○	○	○	·	·	·	

Erklärung: ○ Isolationswiderstand der Ader über 0,2 Megohm.
◎ Isolationswiderstand der Ader unter 0,2—0,1 Megohm.
/ Isolationswiderstand der Ader unter 0,1 Megohm.
× Ader nicht betriebsfähig.


Flensburg
Kiel
Cuxhaven
Bremerhvn.
Emden
Wilhelmshvn.
Bremen
Hamburg
Düsseldorf
Dinslaken
Münster
Hannover
Magdeburg
Aachen
Jülich
Köln
Halle,S.
Kassel
Wiesbaden
Trier
Koblenz
Mainz
Frankfurt, M.
Perl
5341 Kl Emden-Wilhelmshvn
170(5241) Kl Brm-Helgol
5245 H Brm-Emden
2351(5141) Kl Hmb-Eilvese
5142 Bd Hmb-Emden
5143 Bd Hmb-Emden
5144 Bd Hmb-London
5145 Si Hmb-Bremen
5146 Bd Hmb-London
5144/46 n. London
5221 n. Tondern
5222 n. Oslo
5121 Ers Hmb-Flensb
5123 HGD Hmb-Flensb
5124 Bd 2 Hmb-Kiel
5125 Bd 2 Hmb-Kiel
5941(750) n Westerl
5121 Kl Hmb-Helgol
5122 Kl Hmb-Cuxhvn
5123 Si 6 Hmb-Oslo
5124 Si 6 Hmb-Oslo
5441 H Brm-Wesermünde
5442 Frs Brm-Wesermünde
5443 H Brm-Bremhvn
5444 Schiffahrtsfrs Brm-Bremhvn
5221 n. Oslo
5222 n. Tondern
5022 n. Oslo
5021 Ludwigslust
6103(5041) Si 6 Hmb-Kiel
6104(5042) Si 6 Hmb-Kiel
5041 Si 2 Bln-Hmb
5042 Si 2 Bln-Hmb
5043 Si 2 Bln-Hmb
5044 Si 2 Bln-Hmb
5045 Si 2 Bln-Hmb
5046 Ers Bln-Hmb
5047 Ers Bln-Hmb
5048 Ers Bln-Hmb
5049 Ers Bln-Hmb
5050 Ers Bln-Hmb
5051 Ers Bln-Hmb
5052 Ers Bln-Hmb
5053 Ers Bln-Hmb
5054 Ers Bln-Hmb
5055 Ers Bln-Hmb
5056 Ers Bln-Hmb
5057 Ers Bln-Hmb
5058 Ers Bln-Hmb

Anlage 2.



Erklärung:

○ oder × oder ✱ : zu der gleichen Verbindung benutzte Ltgn.

Grünberg : Übertragungsamt

leistet. Das ganze Netz hat als Landkabelnetz bei verhältnismäßig geringen Unterhaltungskosten ein Lebensalter erreicht, das man bei seiner Errichtung mangels genügender Erfahrungen nicht erwarten konnte. In der Wirtschaftsstatistik der Deutschen Reichspost steht es heute bereits nicht mehr als Wertgegenstand zu Buch.

Aber auch auf dem Felde der Apparat- und Betriebstechnik haben die alten Guttaperchakabel mitgeholfen, befruchtend zu wirken. Zunächst nur für den langsam arbeitenden Morseapparat und einfache Schaltungen bestimmt, haben sie allen Anforderungen nach dem damaligen Stande der Technik mühelos genügen können und auch noch ausgereicht, als auf manchen Adern der Hughesbetrieb eingerichtet wurde. Erst als der wachsende Telegrammverkehr zur Einstellung noch leistungsfähigerer, aber empfindlicherer Geber und Empfänger mit verwickelteren Schaltungen nötigte — Maschinen- und Schnelltelegraphen, Duplexbetrieb —, die eine Übermittlung kürzerer und zahlreicherer Telegraphierzeichen in der Zeiteinheit forderten, traten in den Kabelleitungen wegen ihrer hohen Ladungswerte und der starken Seiteninduktion manche Betriebsschwierigkeiten auf. Unsere Telegraphentechniker haben sie allmählich zu überwinden gelernt, und es gelang auch bald, die Leitungen dort, wo es nötig wurde, für das gleichzeitige Geben und Empfangen brauchbar zu machen. Die Einschaltung von Induktanzrollen mit veränderlicher Induktivität, die der Aderkapazität entgegenwirkt, die genaue Abgleichung der künstlichen Leitungen, die Verwendung geeigneter Relais, die Vermehrung der Übertragungsämter mit abstimmfähigen Apparaten, Seitenschutz und Kunstschaltungen u. a. m. gaben die Mittel dazu an die Hand. Auf diese Weise ist ein erheblicher Teil des Kabelnetzes bis heute ein wertvolles Instrument für die Abwicklung des innerdeutschen und zum Teil auch des zwischenstaatlichen Verkehrs geblieben, wie des näheren aus Anlage 2 hervorgeht.

Selbst wenn jetzt die vorhandenen Alterserscheinungen unseres langgedienten Netzes schnell fortschreiten und gar in naher Zeit dazu zwingen sollten, sämtliche Linien darin aufzugeben, würde sich der Verlust weder wirtschaftlich noch betriebstechnisch schwer fühlbar machen. Denn inzwischen ist das neuzeitliche Fernkabelnetz mit seinen noch engeren Verzweigungen und der unvergleichlich größeren Leistungsfähigkeit seiner hochpaarigen Papierbleikabel auf den Plan getreten, das ohne jede Beeinträchtigung des Fernsprechverkehrs die Leitungen für den anders auszugestaltenden Betrieb der Wechselstrom- und Unterlagerungstelegraphie mit vollkommenerer Ausnutzung jedes Stromweges hergeben kann. Schon aus diesem Gesichtspunkt heraus darf darum das alte Telegraphennetz zutreffend als Vorläufer des Fernkabelnetzes, wenn auch nicht im engeren technischen Sinne, angesehen werden. Ganz sicher jedenfalls, wenn man dabei auf dem Gebiet des Nachrichtenwesens deutsche Initiative und deutschen Schaffensdrang in Vergleich zieht. Schon damals vor einem halben Jahrhundert ist die Deutsche Reichs-Telegraphenverwaltung mit dem Ausbau der unterirdischen Telegraphenlinien führend vorgegangen, ebenso wie sie im Zeitalter der Fernkabel — wenn auch unter anders gearteten technischen, wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Vorbedingungen — dem fruchtbaren Gedanken einer vollkommeneren Ausgestaltung des zwischenstaatlichen Fernsprechverkehrs nach möglichst einheitlichen Grundsätzen zuerst Raum und Gestalt gegeben hat.

Die französische Feldpost 1914 bis 1919.

Von Postrat L. Schneider in Berlin.

(Schluß.)

Die Versendungsgegenstände des Feldpostverkehrs.

Zugelassen waren Postsendungen jeder Art, ausgenommen Briefe und Kästchen mit Wertangabe, Postaufträge und Nachnahmesendungen. Gebührenfreiheit bestand für die gewöhnlichen Briefe und Postkarten von oder nach Frankreich, seinen Kolonien oder seinen Schutzgebieten. Briefe und Postkarten nach dem Auslande von Angehörigen der Front waren zwar auch gebührenfrei, wurden aber von den Feldpostanstalten bei den verkehrsregelnden Bahnhöfen mit Freimarken beklebt. Schwere Briefe, Zeitungen und Zeitschriften, Rundschreiben, Drucksachen an die Heeresangehörigen oder von ihnen aufgeliefert unterlagen den gewöhnlichen Sätzen. Päckchen wurden zu ermäßigten Sätzen befördert, wobei ein Unterschied zwischen den Päckchen bis zu 500 g und darüber gemacht wurde. Die Postsendungen der Kriegsgefangenen genossen Gebührenfreiheit nach den Bestimmungen des Weltpostvertrages.

Um den Verkehr der Truppen mit ihren Angehörigen zu erleichtern, schuf man Formblätter mit verschiedenartigen Vordrucken. Z. B. gab es in der ersten Kriegszeit besondere Postkarten zur Versendung ins Feld und umgekehrt. Zum Teil trugen die Karten in der rechten oberen Ecke eine farbige Zusammenstellung der Flaggen der verbündeten Heere. Auch Postkarten mit Textvordruck (»suis en bonne santé«, »écrirai bientôt«, »reçu votre lettre« usw. gab es anfänglich. Sie sollten benutzt und ohne Verzug befördert werden, wenn aus militärischen Gründen die Zurückhaltung verschlossener Briefe nötig war. Jedoch hatte die Einrichtung nur wenig Erfolg, und die Karten wurden bald wieder eingezogen. 1918 wurde der Gedanke in anderer Form wieder aufgegriffen. Auf der Rückseite hellblauer Karten, »priorité« genannt, waren ebenfalls kurze Sätze vorgedruckt. Der Absender strich die Sätze aus, die ihm nicht paßten; Zusätze waren untersagt. Nur Tag und Unterschrift durften niedergeschrieben werden. Bei Verstößen hiergegen wurden die Sendungen vernichtet. Die Karten wurden eintretendenfalls auf besonderen Befehl des Großen Hauptquartiers an die Truppen des Abschnittes verteilt, in denen Operationen bevorstanden. Bevor genügend Erfahrungen mit dem neuen Formblatt gesammelt werden konnten, verzichtete die Armeeleitung auf die bisher nötigenfalls planmäßig geübte Zurückhaltung von Postsendungen, und die hellblauen Postkarten konnten wie andere Feldpostkarten benutzt, d. h. auch mit Zusätzen versehen werden usw.

Besondere Postkarten zum Verkehr mit den von den deutschen Truppen besetzten Gebieten (Cartes de correspondance pour pays envahi) ließ das französisch

Innenministerium herstellen. Sie wurden von Zeit zu Zeit auch bei der Truppe durch die Wagenmeister ausgegeben. Ihre Benutzung war an bestimmte Vorschriften gebunden (Begrenzung der Textworte usw.). Aufgelieferte Postkarten dieser Art wurden dem Innenministerium zugeführt, das die auf ihnen vermerkten Nachrichten unter laufender Nummer in ein Verzeichnis eintragen ließ und das Verzeichnis nach Deutschland weitergab. Die auf dem umgekehrten Wege in gleicher Art eintreffenden Nachrichten aus den besetzten Gebieten wurden den Empfängern vom Innenministerium durch Postkarte mitgeteilt. Durch Gesetze vom 22. Juni 1915 und vom 27. April 1916 wurde den eine militärische Geldunterstützung beziehenden oder mit wenigstens 4 lebenden Kindern gesegneten Familien der mobilen Heeresangehörigen gestattet, diesen monatlich einmal ein eingeschriebenes Päckchen im Höchstgewichte von 1 kg zu übersenden. Ein Gesetz vom 23. Dezember 1915 bestimmte ferner, daß zu Weihnachten und Neujahr alle in der Kriegszone (Land und See) befindlichen Heeresangehörigen ein gewöhnliches Päckchen bis zu 1 kg gebührenfrei erhalten durften. Diese Vergünstigung wurde auch in den folgenden Jahren 1916, 1917 und 1918 wiederholt. Der sich daraus entwickelnde Päckchenverkehr war außerordentlich stark. Es wurden in der Weihnachts- und Neujahrszeit täglich 300 000 bis 500 000 Stück aufgeliefert. Schließlich gestattete ein Gesetz vom 23. Juni 1916 allen mobilen Heeresangehörigen, im Juni und November jedes Jahres ein gebührenfreies Päckchen mit Wäsche oder Unterkleidung bis zu 1 kg Gewicht an ihre Familien abzusenden. Von dieser Vergünstigung wurde aber nur wenig Gebrauch gemacht.

Die Sendungen an die Heeresangehörigen gliederten sich nach den Erfordernissen der Aufschrift in folgende 5 Gruppen:

a) Sendungen für die Ersatztruppen und für die in Festungen oder Garnisonen im Innern liegenden Truppen. Sie mußten die gewöhnliche Postanschrift, d. h. namentlich den Bestimmungsort, oder, wenn sich dort keine Postanstalt befand, auch den Postort tragen.

b) Sendungen für die Feldtruppen. Auf ihnen durfte kein Bestimmungsort angegeben sein, sie mußten aber die Abschnittsnummer tragen oder, wenn sie nicht bekannt war, die Angabe »Par B. C. M.[3]) Paris«. Dies galt auch für die in die französische Armee eingereihten Truppenteile der Verbündeten. Soweit Sendungen für diese aus dem Auslande kamen, mußten sie neben der Abschnittsnummer auch die Angabe »France« tragen. Die russischen Truppen in Frankreich bildeten einen eigenen Postabschnitt. Die keinem bestimmten Verbande zugeteilten Heeresangehörigen und die bald hier, bald dort eingesetzten Formationen konnten ihre Postsendungen unter »postlagernd« beim Abschnittspostbüro in Empfang nehmen. Die zu den englischen Truppen abgeordneten französischen Dolmetscheroffiziere usw. erhielten ihre Post entweder durch eine englische Feldpostanstalt oder durch das französische Abschnittsbüro, das für die französische Militärmission beim englischen Oberkommando eingerichtet war. Den zu amerikanischen Heeresteilen abgeordneten französischen Heeresangehörigen wurde die Post entweder durch das beim amerikanischen Oberkommando eingerichtete Abschnittsbüro oder durch das amerikanische Zentralbüro in Paris oder als »postlagernd« durch das Abschnittsbüro ausgehändigt, in dessen Bereich sie sich befanden.

c) Sendungen für die Heeresangehörigen im Operationsgebiet, die nicht zum Feldheer gehörten (z. B. das 5. Genieregiment, die Arbeitstruppen usw.). Befanden sie sich auf französischem Gebiet im Bereich eines Zivilpostamts, so konnten sie ihre Sendungen durch dieses bekommen. Die Aufschrift mußte dann lauten wie bei Sendungen des gewöhnlichen Verkehrs.

d) Sendungen an die Angehörigen der Mittelmeerflotte. Sie mußten die Angabe »par bureau postal naval, Marseille« tragen.

e) Sendungen für die französischen Kriegsgefangenen in Feindesland oder die in neutralen Ländern Internierten. Auf ihnen mußte der Bestimmungsort und der Vermerk »prisonnier de guerre« angegeben werden. Die nach der Schweiz bestimmten oder im Durchgang durch die Schweiz beförderten Sendungen dieser Art mußten außerdem die Angabe »par Pontarlier« tragen.

Sendungen für die französischen Kriegsgefangenen in Deutschland waren auf dem Wege über die Schweiz und die deutschen Grenz-Eingangspostanstalten auf das Postamt 24 in Berlin zu leiten, das die Aufschrift u. U. vervollständigte und die Sendungen nach den Gefangenenlagern usw. weiterleitete.

Der Dienst beim Zentralbüro in Paris.

Zur Verteilung der gewöhnlichen Briefe und Postkarten waren 3 Arbeitsgänge nötig:

a) Verteilung nach 20 zusammengefaßten Postabschnitten (1 bis 20, 21 bis 40 usw.),
b) Verteilung auf jeden Abschnitt,
c) Verteilung innerhalb eines Abschnitts.

Für die erste Verteilung waren 20 Spinde mit je 25 Fächern aufgestellt, welche die Bezeichnung trugen: 1 bis 20, 21 bis 40.... »Infanterie«, »Artillerie«, Kavallerie«, »Postanweisungen«, »Zivilpost« und »Verschieden«. Der zweite Verteilgang geschah an 130 Spinden gleicher Art, der dritte ebenfalls an Spinden mit z. T. bis 230 Fächern oder auf Tischen, wenn die Zahl der zu einem Abschnitt gehörenden Divisionen gering war 25 bis 50). Die Zeitungen, Drucksachen, Postanweisungen und die von den Telegraphenanstalten überwiesenen Telegramme wurden besonders bearbeitet.

Als Unterlage für die Verteilung dienten fortlaufend berichtigte Übersichten über die zu den Abschnitten gehörenden Truppenteile. Unrichtigkeiten in diesen Übersichten kamen nur selten vor. Hatte ein Absender eine unrichtige Abschnittsnummer auf einer Sendung angegeben, so mußte dieser Fehler beim Feinverteilen innerhalb des Abschnitts sogleich bemerkt werden; denn der Verteiler hatte den Truppenteil, nach dem die Sendung bestimmt war, nicht in seinem Abschnitt. Sendungen mit mangelhafter Aufschrift wurden in einer besonderen Abteilung, »Service des Recherches«, bearbeitet. Die Verteilung lag im allgemeinen in den Händen von Frauen,

[3]) Bureau central militaire.

die sitzend arbeiteten. Nur an den stärkst belasteten Plätzen waren Männer tätig, die im Stehen verteilen mußten. Die Leistung der Frauen betrug bis zu 3 000 Sendungen in den Stunden bei den ersten beiden Verteilgängen (wo es sich um eine ganz einfache Arbeit handelte) und etwa 1 200 beim dritten Gange. Diese letzte Zahl schwankte, je nachdem es sich um einen Abschnitt mit mehr oder weniger Truppenteilen handelte. Für die Bearbeitung der eingeschriebenen Sendungen und der Päckchen waren besondere Abteilungen des Zentralbüros zuständig, die sich im Konservatoriumsgebäude befanden. Der Dienst wickelte sich hier im allgemeinen nach den gleichen Regeln ab wie bei der Verteilung der gewöhnlichen Briefsendungen.

Um die Truppenverteilung geheimzuhalten, waren verschiedenen Maßregeln vorgesehen. Jeder Verteiler kannte nur die Zusammensetzung seines Abschnitts, wußte aber nicht, zu welcher Division usw. der Abschnitt oder der Truppenteil gehörte. Die Leitbahnhöfe wurden auf den geschlossenen Säcken durch einen besonderen, in einem abgeschlossenen Raum sitzenden Beamten angegeben. Um zu verhindern, daß unterwegs aus dem Vergleichen der Abschnittsnummern und der Leitbahnhöfe Schlüsse gezogen werden konnten, waren bestimmte Vorkehrungen getroffen. Zur Beförderung der Kartenschlüsse wurden Sackwagen benutzt, die unter der Aufsicht von Zivilpostbeamten bis zu den Leitbahnhöfen liefen.

Der Dienst bei den Grenzbüros.

Auf jedem Leitbahnhof befand sich ein Grenzbüro. Es war in zwei Bahnpostwagen von je 14 m Länge (oder in 4 Wagen von je 7 m Länge) untergebracht. Dies hatte den Vorzug einer leichten Beweglichkeit der Grenzbüros bei Verschiebungen[4]). In der Regel hatten die Büros in der Nähe der Bahnpostwagen noch Baracken errichtet, wo Vorarbeiten und dergleichen ausgeführt wurden. Die Büros trugen Unterscheidungsbuchstaben. In der Hauptsache bestand ihre Tätigkeit, wie schon erwähnt, im Verteilen der ihnen zugehenden Kartenschlüsse. Sie mußten aber auch die von der Front eintreffenden, aus irgendeinem Grunde unverteilt gebliebenen Sendungen bearbeiten. Soweit es irgend möglich war, wurden die Kartenschlüsse für die Fronttruppen mit Zügen nach einem möglichst nahe der Front gelegenen Bahnhof weitergesandt, von wo die Feldpost sie abholte. Das Personal der Grenzbüros setzte sich anfänglich nur aus Bahnpostbeamten zusammen. Später wurden diese z. T. durch Angehörige des 8. Genieregiments ersetzt, dessen eine Abteilung nur aus Postbeamten bestand. Die Dienststunden regelten sich nach Bedarf.

Die Postverbindungen der Armeen untereinander.

Auf der Strecke Dünkirchen–Gray verkehrte anfangs regelmäßig an jedem Tage eine Bahnpost hin und zurück. Die Strecke war dazu in 4 Abschnitte Dünkirchen–Amiens, Amiens–Le Bourget, Le Bourget–Troyes und Troyes–Gray eingeteilt. Die Bahnposten verteilten die ihnen von den Grenzbüros zugeführten Sendungen (etwa 250 000 täglich) auf die Postabschnitte und lieferten sie zur Weitergabe dahin an die zuständigen Grenzbüros ab. Ebenso beförderten sie geschlossene Beutel zwischen den Grenzbüros. Später wurde der Dienst auf den Strecken den Grenzbüros übertragen, die dann unter sich unmittelbare Kartenschlüsse austauschten; die Bahnpostwagen wurden der Zivilpost zurückgegeben.

Der Dienst in den Postabschnitten.

In den Postabschnitten wickelte sich der eigentliche Feldpostdienst ab. Es gab grundsätzlich zwei Arten von Postabschnitten: bewegliche und feststehende. Zu den ersten gehörten die Abschnitte der Armee-Hauptquartiere, der Armeekorps und der Divisionen. Jeder dieser Truppenkörper bildete einen Abschnitt, und dieser trug eine Nummer, die unverändert blieb, ganz gleich, wo die Truppe sich befand. Zur zweiten Art der Postabschnitte gehörten die Etappenformationen usw. Die Bodenständigkeit dieser Abschnitte war aber nur bedingt. Sie folgten zwar nicht den zu ihnen gehörenden Formationen, wenn diese verlegt wurden, wechselten aber doch ihren Standort hin und wieder. Sie wurden stets da untergebracht, wo die von ihnen zu bedienenden Formationen am dichtesten lagen und von wo aus sich die günstigsten Verbindungen boten. Für die Sondertruppen einer Armee (z. B. schwere Artillerie, Flieger usw.), die oft weit von ihrem Armeehauptquartier entfernt lagen, wurden besondere Abschnitte geschaffen (secteurs d'éléments stabilisés). Die Zahl dieser Abschnitte war begrenzt, 2 bis 3 für jede Armee, damit die zu ihnen gehörenden Truppen einen möglichst großen Bewegungsspielraum erhielten, ohne ihre Anschrift wechseln zu müssen. In gewissen Fällen wurden auch Hilfsabschnitte für solche Truppenteile errichtet, die zu weit entfernt von einer Feldpostanstalt lagen. Die Zahl der Postabschnitte, die anfänglich 154 betrug, stieg im Laufe der Zeit erheblich; sie belief sich schließlich auf 240.

Die mobilen Feldpostanstalten in den Abschnitten sollten nach einem Armeebefehl vom 17. Dezember 1914 so günstig und geräumig wie möglich untergebracht werden und so weit von der Feuerlinie entfernt, daß ihre Arbeiten nicht gestört wurden und die Sicherheit der Kassen und Sendungen, so gut es ging, gewährleistet war. Jedoch die Wirklichkeit sah anders aus. Oft mußte der Dienst unter Plandecken verrichtet werden, die an einer Mauerfläche angehängt waren, in Unterständen, in Häuserruinen usw. (wie dies übrigens auch bei den deutschen Frontpostanstalten der Fall war). Dagegen konnten sich die Feldpostanstalten im Etappengebiet meist bequem einrichten.

Mit der Ausrüstung der Feldpostanstalten war es recht schlecht bestellt. Beim Auszuge bestand sie aus zwei zusammenklappbaren Tischen von je 1 m Länge und 65 cm Breite, vier Klappstühlen, einem großen Segeltuchbeutel zum Aufspannen, einem oder zwei Aufgabestempeln und einem Wagen (Tilbury) zur Beförderung der Post. Dieser Wagen faßte aber nur 4 bis 5 Säcke; dabei war der Verkehr der Feldpostanstalten so groß wie etwa bei den stärksten Provinz-Postanstalten. Im Dezember 1914 und Anfang 1915 wurde die Ausrüstung wesentlich verbessert. Es wurden einheitliche Klapptische von 1,50 m Länge und 90 cm Breite geliefert, ferner zusammenlegbare Beutelgestelle und Verteilspinde, die nötigen Stempel, Tafeln, Formblätter usw. Die Pferdewagen wurden, da sie sich nach Fassungsvermögen und Schnelligkeit als ungenügend erwiesen, durch Kraftwagen ersetzt. Diese bildeten bei jeder Armee einen den Kraftfahrtruppen unterstellten Wagenpark, der aber nicht der Post allein zustand, sondern auch zu anderen Zwecken verwandt

[4]) Z. B. konnte das Grenzbüro einer von Noisy-le-Sec nach Italien abbeförderten französischen Armee die vom Zentralbüro in Paris erhaltenen Sendungen unterwegs so verteilen, daß die Truppen noch vor ihrer Ausladung in Mailand ihre Post erhielten.

wurde. Hieraus ergaben sich Schwierigkeiten. Wenn die Post die Wagen brauchte, waren sie meist nicht zur Stelle. Man stattete daher später jede Feldpostanstalt mit eigenen Kraftwagen aus, beließ ihnen aber auch eine Anzahl von Gespannen. Jede Feldpostanstalt bei einer Infanteriedivision besaß zuletzt 1 Tilbury, 1 bespannten Personenwagen, 2 Packwagen (Modell 1874 oder 1887) und 2 Kraftwagen, von denen der eine 300 kg, der andere 600 kg Ladung faßte. Die Zahl der Pferde betrug 7. Pferde und Wagen unterstanden der Aufsicht der Korpsartillerie, die monatlich einmal eine Besichtigung, Ausbesserung usw. vornehmen ließ. Die Kraftwagen sollten nach einem Befehl vom 21. Oktober 1916 zu folgenden Leistungen benutzt werden:

a) Überbringen und Abholen der Post nach und von den Ladebahnhöfen (Proviantbahnhöfen),
b) Herstellen der Verbindung zwischen den Abschnitten der gleichen Armee, ausgenommen, wenn Eisenbahnen zur Verfügung standen,
c) Postbeförderung nach den Truppenunterkünften, wenn diese weit entfernt lagen,
d) Befördern der Bargelder nach und von den Zahlstellen.

Neben der angegebenen planmäßigen Zahl von Kraftwagen standen jedem Zahlmeisterbüro eines Armeekorps oder einer Division besondere Kraftwagen aus dem Parke des Korps- oder Divisionsstabes für besondere Fälle (Dringlichkeit der Postbeförderung, Anhäufung usw.) zur Verfügung. Außerdem wurden beim Armeekraftwagenpark noch Reservekraftwagen für die Post bereit gehalten.

Im März 1917 mußten angesichts der steigenden Schwierigkeiten in der Unterhaltung der Kraftwagen einschränkende Bestimmungen über deren Benutzung getroffen werden. Es wurde angeordnet:

a) Abfertigung der Post grundsätzlich beim nächstgelegenen Bahnhof,
b) Benutzung von Gespannen zur Postbeförderung, wenn der Bahnhof nicht mehr als 7 oder 8 km entfernt war,
c) Vermeidung unnötiger Hin- und Herfahrten.

Wenn eine Post von der Heimat usw. eintraf, wurden zu ihrer Verteilung alle verfügbaren Beamten herangezogen. Unterstützt wurden sie dabei durch Soldaten. Die Einschreibbriefe wurden den abholenden Wagenmeistern der Truppenteile gegen Anerkenntnis mit einer namentlichen Liste übergeben, die eingeschriebenen Päckchen nach der Stückzahl, ebenso die Postanweisungen. Nachgebühren mußten die Wagenmeister vorschußweise zahlen. Die Zahl der Wagenmeister, die sich zur Postabholung einfanden, belief sich bei manchen Postanstalten auf über 200.

Die abgehende Post mußte von den Wagenmeistern gestempelt und verteilt werden, und zwar sollten sie die Sendungen nach Paris und den größeren Departements besonders abbinden und die übrigen Sendungen in der abc-lichen Reihenfolge der Departements legen. Oft genug kam es aber vor, daß die Wagenmeister die gesamte Post ungestempelt und unbearbeitet der Feldpost übergaben. Bei den Feldpostanstalten wurden die Sendungen einverteilt. Es wurden Bunde nach allen Orten usw. gefertigt, für die mindestens 6 Sendungen vorlagen. Die Sendungen, aus denen sich keine Bunde fertigen ließen, wurden in einem Briefpaket den Grenzbüros übersandt. Diese erhielten auch die Dienstsendungen nach den Postabschnitten oder Etappenorten, die zum Bereich des Grenzbüros gehörten. Bei der Abfertigung der Posten wurde im allgemeinen nach den Bestimmungen des gewöhnlichen Postdienstes verfahren. Alle der Zivilpost zugeführten Bunde erhielten einen Aufgabestempel der Feldpostanstalt, aber nicht die Abschnittsnummer (wegen der Geheimhaltung der Truppenzusammensetzung). Die Schalter der Feldpostanstalt waren von 8 Uhr morgens bis 2 oder 4 Uhr nachmittags geöffnet für die Heeresangehörigen sowohl wie für die Landesbewohner. Der Schalterdienst erstreckte sich auf

a) Freimachung der gebührenpflichtigen Sendungen,
b) Auszahlung der Postanweisungsbeträge,
c) Annahme von Einschreibsendungen,
d) Annahme von Einzahlungen auf Sparkonten von den Heeresangehörigen, die ein Kontobuch vorzeigten.

Der Schalterdienst wickelte sich nach den Regeln des gewöhnlichen Postdienstes ab. Die Absender von Einschreibsendungen erhielten jedoch keine Empfangsbescheinigung; ihr Name usw. wurde im Annahmebuch vermerkt.

Für die von den Franzosen besetzten Teile des Elsaß wurde nach und nach ein geregelter Feldpostdienst eingerichtet. Er unterstand dem Generalzahlmeister der dort befindlichen Armee und der Aufsicht des technischen Generalinspektors beim Großen Hauptquartier. Von Zahlmeistern geleitete Postbüros wurden eingerichtet in Thann, Moosch, Wesserling, Masevaux, Dammerkirch und Altmünsterol. Sie wurden mit zurückgebliebenen elsässischen Postbeamten oder mit neu angenommenen Kräften besetzt. Ihre Tätigkeit erstreckte sich auf den Postaustausch innerhalb des besetzten Gebietes und mit Frankreich auf dem Wege über Belfort und Bussang, auf die Annahme usw. von Briefen, Postanweisungen des inneren Verkehrs, Nachnahmesendungen ohne Wertangabe, Paketen, auf die Wahrnehmung des Telegraphendienstes und die Teilnahme am französischen Postsparkassendienst. 1917 ging die Verwaltung des Postdienstes gleichzeitig mit der Schaffung einer Zentralbehörde für das besetzte Elsaß auf das Kriegsministerium über; Personal- und Abrechnungsangelegenheiten regelte aber nach wie vor das Finanzministerium.

Der Dienst der Wagenmeister.

Die Wagenmeister wurden aus den ältesten und bewährtesten Unteroffizieren ausgesucht. Dabei wurden die bevorzugt, die aus dem Post- und Telegraphendienst stammten. Die Postverwaltung stellte im Laufe des Krieges der Militärverwaltung zahlreiche Beamte zur Verfügung, die den Dienst als Wagenmeister bei den Frontregimentern der Infanterie verrichteten. Die Wagenmeister hatten folgende Aufgaben:

a) Empfang der für ihre Feldpostanstalt eingehenden gewöhnlichen und eingeschriebenen Briefsendungen und Aushändigung an die Empfänger,
b) Empfang der Postanweisungsbeträge und Auszahlung an die Empfänger,
c) Sammlung, Stempelung und Vorverteilung der von den Truppen aufgelieferten Sendungen und deren Ablieferung an die Feldpost,
d) Ablieferung der auf Postanweisungen eingezahlten Beträge,
e) Rückgabe der unbestellbaren Sendungen,
f) Verteilung der kostenlos abzugebenden Postkartenformblätter an die Truppe,
g) Meldung an die Feldpost, wenn die Truppe ihre postalische Anschrift wechselte.

Den Wagenmeistern in den feststehenden Abschnitten lag außerdem die Übernahme der Postpakete an die Truppen bei dem ihnen zunächst gelegenen Bahnhof ob. Die verbündeten Truppenteile, die sich im Bereich eines französischen Postabschnitts befanden, setzten ebenfalls Wagenmeister für den Verkehr mit der französischen Feldpost ein. Diese hatten mit Ausnahme der Vorverteilung die gleichen Aufgaben zu erledigen wie die französischen Wagenmeister. Bei den Truppenteilen, die mehrere Wagenmeister hatten (Infanterieregimenter, Jägerbataillone), wurde einer mit der Oberleitung beauftragt. Soweit nötig, wurden den Wagenmeistern Aushilfen gestellt (von der Truppe). Für die Gestellung der zur Abholung usw. der Post nötigen Wagen mußten die Truppen sorgen. Der Dienst der Wagenmeister bei den Ersatztruppen umfaßte:

a) die Wahrnehmung des Postdienstes für die Angehörigen ihres Truppenteils,
b) Nachsendung der Postsachen (ins Feld usw.),
c) Behandlung der vom Felde zurückgekommenen Sendungen.

Der Postdienst der Kraftfahrtruppe.

Die Kraftfahrtruppe erhielt durch Erlaß des Kriegsministers vom 24. August 1914 die Erlaubnis, ihren Postdienst selbständig zu regeln; sie behielt dieses Sonderrecht auch bis zum Ende des Krieges. Ursprünglich wurden die Postsendungen für die Angehörigen der Truppe, zu der neben den eigentlichen Kraftfahrtruppen auch die Kraftwagen-Sanitätsformationen (französische, amerikanische, englische, russische), schwere Flachfeuerbatterien, Sturmbatterien usw. rechneten, bei den Reservekraftfahrparks in Versailles und Dijon gesammelt und von dort an die Feld- usw. Formationen weitergesandt. Später wurden sie von den Auflieferungspostanstalten an das Zentralbüro in Paris geleitet. An Stelle der Abschnittsnummer mußten sie den Vermerk »Convois automobiles, par B. C. M., Paris« tragen. Beim Zentralbüro wurden die Sendungen für die Kraftfahrtruppen nur nach zwei Richtungen getrennt, nämlich nach Sendungen für die schweren Flachfeuer- und die Sturmbatterien sowie nach Sendungen für die übrigen Formationen. Die Einzelverteilung und Weitersendung — mit Kraftwagen — war Sache eines besonderen Zentralbüros für die Kraftfahrtruppen in Paris, das auch die aus dem Felde als unbestellbar zurückkommenden Sendungen zu bearbeiten hatte. Die von den Angehörigen der Kraftfahrtruppe aufgelieferten Postsachen wurden durch die Wagenmeister an die Feldpostanstalten oder die Landespost abgeliefert. Der Sonderpostdienst der Kraftfahrtruppe beschränkte sich also im wesentlichen auf die Behandlung der eingehenden Post. Welchen Umfang er gehabt hat, zeigt die Tatsache, daß täglich rund 180 000 gewöhnliche Briefsendungen, 500 eingeschriebene Briefe, 1 500 Postanweisungen und 2 300 Päckchen zu bearbeiten waren. Das Personal des Zentralbüros der Kraftfahrtruppe setzte sich neben den leitenden Offizieren aus 3 Unteroffizieren, 3 Schreibern, 18 Soldaten und 90 weiblichen Kräften zusammen.

Der Sonderpostdienst der Kraftfahrtruppe war recht teuer und zeigte auch Mängel der Ordnung; Verzögerungen bis zu 24 Stunden waren nicht selten. Auch konnten die Kraftwagen bei ihren Rückfahrten Briefsendungen mitnehmen, die sich so der militärischen Kontrolle entzogen. Gegen Ende des Krieges (September 1918) wurde eine Umordnung des Dienstes eingeleitet. Sie bestand im wesentlichen darin, daß für die Kraftfahrtruppe 38 besondere Postabschnitte geschaffen wurden und das besondere Zentralbüro somit aufgehoben werden konnte. In Kraft trat diese Neuerung erst bei den letzten Kriegshandlungen.

Vorkehrungen zur Geheimhaltung der militärischen Maßnahmen.

Die französische Heeresleitung sah sich ebenso wie die deutsche wiederholt vor die Notwendigkeit gestellt, besondere Vorkehrungen zu treffen, um ihre Aufmarschpläne usw. geheimzuhalten. Es kamen dabei namentlich zwei Mittel in Betracht, die in Frankreich wie in Deutschland sehr dazu beigetragen haben, dem Rufe des Feldpostdienstes bei der Bevölkerung ungerechtfertigterweise zu schaden: die planmäßige Zurückhaltung (Sperre) der Feldpostsendungen und die Postzensur. Die Sperre sowohl der Feldpost wie der im Kriegsgebiet aufgelieferten Zivilpost wurde jedesmal dann angeordnet, wenn größere militärische Unternehmungen bevorstanden. Sie betraf entweder das ganze Kriegsgebiet oder nur Teile davon. Das Recht, die Sperre zu verhängen und aufzuheben, hatte nur der Oberbefehlshaber der französischen Streitkräfte. Die Dauer der Sperre schwankte zwischen zwei und fünf Tagen. Während dieser Zeit wurden die Sendungen bei den Grenzbüros gesammelt, nach den Abgangstagen geordnet aufbewahrt und in dieser Reihenfolge nach Aufhebung der Sperre abgesandt. Die Postzensur, über deren Berechtigung nach Ansicht des Buchverfassers kein Zweifel bestehen kann, wurde durch besondere militärische Dienststellen ausgeübt, die der Oberbefehlshaber einsetzte. Sie erstreckte sich sowohl auf die Feld- wie auf die Zivilpost. Die von der Zensur geöffneten Sendungen wurden durch gummierte Streifen wieder verschlossen und mit einem Stempelabdruck der Zensurstelle versehen. Im allgemeinen erlitten die Sendungen durch die Zensur keine größere Verzögerung als etwa 24 Stunden.

Die Feldpostpakete[5]).

Die im Felde stehenden Angehörigen der Armee oder Marine durften Pakete bis zu 10 kg absenden oder empfangen; für die Kriegsgefangenen war die Gewichtsgrenze auf 5 kg festgesetzt. Für die Heeres- usw. Angehörigen im Landesinnern und in den von der Zivilpost bedienten Teilen des Kriegsgebiets galten die gewöhnlichen Vorschriften der Eisenbahngesellschaften für die Paketbeförderung. Die Pakete konnten entweder bei den Ersatztruppenteilen aufgeliefert werden oder (von Oktober 1914 an) beim Paketpostamt in Paris. Sie waren in diesen beiden Fällen gebührenfrei. Wurden sie bei anderen Postanstalten oder bei den Bahnhöfen aufgeliefert, so mußten die gewöhnlichen Gebühren entrichtet werden.

Nachdem anfänglich der Paketverkehr sich nur durch Vermittlung der Eisenbahngesellschaften usw. abgewickelt hatte, wurde er später der Feldpost übertragen. Diese traf dazu eine Einrichtung, die sich auf dem System der Postabschnitte aufbaute, das heißt die Pakete mußten in der Aufschrift auch die Abschnittsnummer tragen. Daneben mußte vermerkt werden »par Paris — Reuilly«, wenn die Pakete nach dem Kriegsgebiet in Frankreich bestimmt waren, oder »par Marseille«, wenn sie nach dem Orient gingen. Das Militär-Paketpostbüro in Paris-Reuilly

[5]) Der Paketverkehr in Frankreich wird zum größten Teile durch die Eisenbahnen vermittelt. Für die Feldpost bedeutete er daher eine ihr im Grunde fremde Einrichtung.

verteilte die Pakete nach den Postabschnitten und schickte sie in Säcken über Le Bourget oder Noisy-le-Sec weiter, je nachdem die Empfänger sich im nördlichen oder östlichen Teil des Kriegsgebietes befanden. Auf den Empfangs- (Proviant-) Bahnhöfen wurden die Pakete durch Soldaten unter Aufsicht eines Bahnbeauftragten an die Wagenmeister ausgehändigt; es konnten aber auch andere Unteroffiziere zum Empfang der Pakete bestimmt werden. Die Abwicklung des Paketpostdienstes bot fortgesetzt zahlreiche Schwierigkeiten. Namentlich traten sie bei der Behandlung unzustellbarer Pakete auf. Es kam oft vor, daß solche Pakete ganz verlorengingen. 1917 wurde festgestellt, daß die Pakete mitunter einen Monat unterwegs waren, bis sie an die Front kamen. In der Regel dauerte ihre Beförderung 5 bis 6 Tage.

Telegramme für das Feldheer.

Die für Heeresangehörige im Kriegsgebiet bestimmten Telegramme mußten in der Aufschrift entweder die Angabe der Postabschnittsnummer tragen oder den Vermerk »par B. C. M., Paris« oder — bei Telegrammen an Angehörige der Kraftfahrtruppe — »Convois automobiles par B. C. M., Paris«. Sie wurden über das Haupttelegraphenamt in Paris geleitet, das mit dem Militärtelegraphen in Verbindung stand. Die Sorge dafür, daß aus der Angabe der Abschnittsnummer keine Geheimnisverletzungen entstanden, hatten die Offiziere zu tragen, die die Militärabteilung des Haupttelegraphenamts in Paris leiteten. Sie hatten auch den Leitweg zu bestimmen. Die Aushändigung der Telegramme lag in den Händen der Wagenmeister.

Der Postverkehr der feindlichen Kriegsgefangenen.

Die französische Feldpost hatte nur den Postverkehr der deutschen Kriegsgefangenen zu vermitteln, die sich im Kriegsgebiete befanden. Jeder neu eingelieferte Kriegsgefangene durfte auf Grund eines zwischen Deutschland und Frankreich abgeschlossenen Gegenseitigkeitsvertrages sogleich durch eine ihm kostenlos ausgehändigte Postkarte aus rotem Papier mit bestimmtem Vordruck seine Gefangennahme den Angehörigen mitteilen. Die Postkarten wurden der Kontrollkommission in Portarlier zugeführt, die für ihre Weitergabe nach Deutschland sorgen sollte. Weiterhin spielte sich der Briefverkehr der Kriegsgefangenen in der Weise ab, daß sie durch Postkarten oder offene Briefe mit jedermann in ihrer Heimat, kriegsgefangenen Angehörigen in Frankreich oder außerhalb Frankreichs — mit besonderer Genehmigung ihres Kommandanten auch mit anderen Personen in Frankreich oder im Auslande — in Verbindung treten konnten. Jeder Kriegsgefangene durfte wöchentlich eine Postkarte und monatlich zwei Briefe schreiben. Die von den Kriegsgefangenen im Kriegsgebiet aufgelieferten Sendungen wurden durch Vermittlung der französischen Feldpost dem Zentralpostbüro in Paris zugeführt und von dort *nach 10tägiger Lagerzeit* weitergesandt. Die für die Kriegsgefangenen bestimmten Sendungen liefen über das »bureau des Renseignements aux familles«, eine rein militärische, in den Räumen der Militärschule in Paris eingerichtete Dienststelle, die namentliche Verzeichnisse der Kriegsgefangenen führte. Es war beabsichtigt, die Arbeiten des »bureau des Renseignements« dem Zentralpostbüro in Paris zu übertragen, doch wurde der Plan nicht ausgeführt, weil inzwischen der Krieg zu Ende ging.

Nachfragen und Beschwerden.

Zwei Arten von Nachfragen usw. bildeten die Regel, nämlich:

a) *Nachfragen* wegen nicht übergekommener, ganz oder teilweise beraubter Sendungen oder wegen unrichtig ausgezahlter Postanweisungen,
b) *Beschwerden* über Verzögerung oder Unregelmäßigkeiten in der Beförderung.

Bei der Prüfung der Nachfragen ergab sich in der Regel, daß ungenügende Aufschrift der Grund für die Nichtankunft der Sendungen war. Dies traf auch für die Dienstsendungen zu. Alle 10 Tage kamen etwa 2 500 militärische Dienstbriefe auf, die weder zugestellt noch an die absendenden Stellen zurückgegeben werden konnten. Sehr oft aber waren die Sendungen auch verlorengegangen, und zwar durch höhere Gewalt (überstürzte Rückzüge, Zerstörung der Unterkünfte durch Beschießung oder Brand, Gefangennahme oder Tötung der Leute, die die Briefsendungen überbringen sollten usw.). Die Unsitte, Wertsendungen, Geld usw. in gewöhnlichen Briefen abzuschicken, reizte ferner zu Diebstählen, sei es im Bereiche der Armee, sei es im Bereiche des Landespostdienstes. Selbst Plünderungen ganzer Wagenladungen wurden ausgeführt. Während der ersten Kriegsmonate (Rückzug der französischen Truppen, mangelhafte Ordnung des Feldpostdienstes, ungenügende Diensterfahrung der Feldpostbeamten u. dgl.) kamen Verluste von Wertsendungen und Postanweisungen am häufigsten vor. Zwar trat später eine etwas größere Sicherheit ein, aber die Unregelmäßigkeiten, Unterschlagungen usw. hielten dauernd an. Jeder Fall wurde durch eine besondere beim Zentralbüro in Paris untergebrachte Dienststelle des Generalinspektors untersucht. Täglich gingen bei ihr etwa 1 200 Nachfrageschreiben usw. ein. Zur Bewältigung der Arbeit waren zeitweise bis zu 40 Beamte nötig. Im Laufe der Zeit verringerte sich die Zahl der Schreiben. Anfang 1915 waren es etwa 500 täglich. Die Jahresziffer betrug für 1915 rund 80 000, für 1916 rund 60 000 und für 1917 und 1918 rund 40 000. Auch nach dem Waffenstillstand arbeitete die Untersuchungsstelle noch weiter; sie wurde am 1. Januar 1920 der Post- und Telegraphendirektion des Seinegebiets unterstellt und erst im Oktober 1920 aufgehoben. Der Verfasser stellt ihr das Zeugnis aus, daß sie vorbildlich gearbeitet, und, was ihr besonders zum Lobe gereiche, trotz ihrer Wichtigkeit niemals die öffentliche Aufmerksamkeit erregt habe.

Klagen über verzögerte Beförderung von Feldpostsendungen gab es während des ganzen Krieges. Sie gingen beim Kriegsministerium und bei der Postverwaltung ein und bildeten auch den Gegenstand von Auseinandersetzungen im Parlament und in der Presse. Zahlreiche Heeresangehörige unterhielten einen täglichen Briefwechsel mit ihrer Familie usw. Die Briefe kamen aber nicht in regelmäßigen Abständen von 24 Stunden an, sondern oft zu 2, 3 oder 4 auf einmal. Das lag u. a. daran, daß an der Front die Post nicht immer regelmäßig geholt oder abgebracht werden konnte. Auch lieferten die Absender ihre Post nicht regelmäßig zur gleichen Stunde, durch den gleichen Briefkasten usw. auf, so daß die Sendungen schon deshalb nicht mit der vorausgesetzten Regelmäßigkeit eintreffen konnten. Dazu kamen Zugverspätungen; ferner wechselten die Truppenteile ihren Standort oder es traten andere Hemmungen militärischer Art (Sperre, Postkontrolle usw.) ein, unter denen der Feldpostdienst leiden mußte. Die Schuld an den Verzögerungen wurde aber

stets der Post zugeschoben. Allerdings war sie nicht immer ganz schuldlos; nicht eingearbeitetes, häufig wechselndes Personal, Fehlleitungen, Irrtümer in der Bezettelung von Bunden und Beuteln usw. führten zu Verzögerungen der Post. Aber im großen und ganzen spielten die Versehen der Post gegenüber den andern Ursachen nur eine untergeordnete Rolle, wie zahlreiche Untersuchungen bestätigten, die bei den verschiedensten Dienststellen vorgenommen wurden. Die Oberste Heeresleitung, an die von allen Seiten lebhafte Klagen über den Feldpostdienst kamen, forderte einmal einen Rechenschaftsbericht vom Generalinspektor ein. Dieser schilderte eingehend die tatsächlichen Verhältnisse und führte die Klagen auf ihre wirkliche Bedeutung zurück. Der Oberkommandierende der französischen Armee erkannte nach Prüfung der Verhältnisse die Ausführungen des Generalinspektors an, gab dies in einem Armeebefehl bekannt und hob dabei hervor, daß den Postbeamten keine Vorwürfe gemacht werden könnten, im Gegenteil, ihr unermüdlicher Eifer gelobt werden müßte.

Das Personal der Feldpost.

Die Angehörigen der Feldpost setzten sich aus zwei Gruppen zusammen: dem technischen Personal und den zur Dienstleistung kommandierten Militärpersonen. Ihre Zahl war durch die Mobilmachungspläne festgesetzt, wurde aber Ende 1914 und namentlich 1916 und 1917 wesentlich erhöht. Danach ergab sich folgendes Bild:

Dienststellen	Technisches Personal						Soldaten				
	Generalzahlmeister	Hauptzahlmeister	Zahlmeister	Unterzahlmeister	Beamte	untere Beamte	Train-Wachtmeister oder Sergeanten	Trainfahrer	Kraftwagenführer[4]	Schreiber	Ordonnanzen
Armee-/Etappenpostdirektion	1	1 / 1	— / —	1 oder —	1 / 1	1 / 1	— / —	— / —	— / —	1 / —	2 / 1
Zahlmeisterbüro: des Gr. Hauptquartiers	—	—	1	1	1	2	—	—	—	2	1
Zahlmeisterbüro: einer Armeegruppe oder einer Etappendirektion	—	—	1	1	3	3	—	—	—	2	2
Zahlmeisterbüro: eines Armee-Hauptquartiers	—	—	1	1	2	3	—	—	—	2	2
Zahlmeisterbüro: eines Armeekorps	—	1[1]	1[1]	—	3	3	—	—	—	2	2
Zahlmeisterbüro: einer Infanteriedivision mehr als 9 Bataillone	—	—	1	1	3	3	—	—	—	2	2
Zahlmeisterbüro: einer Infanteriedivision bis zu 9 Bataillonen	—	—	1	1	2	3	—	—	—	2	2
Zahlmeisterbüro: einer Kavalleriedivision	—	—	1	1	1	2	—	—	—	2	2
Zahlmeisterbüro: eines verkehrsregelnden Bahnhofs	—	—	1	1	4	2	—	—	—	—	1 auf je 3 nicht berit. Beamte
Zahlmeisterbüro: einer Etappenkommandantur	—	—	1[2]	—	—[3]	—[3]	—	—	—	—	
Armee-Reserve	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

[1]) Konnten durch einen Zahlmeister oder einen Unterzahlmeister ersetzt werden
[2]) Konnte durch einen Unterzahlmeister ersetzt werden
[3]) Je nach Bedarf
[4]) Die Kraftwagenführer wurden von der Kraftfahrtruppe gestellt

Insgesamt waren Ende 1917 an technischen Beamten vorhanden

10 Generalzahlmeister,
44 Hauptzahlmeister,
170 Zahlmeister,
214 Unterzahlmeister,
514 Beamte,
1 037 untere Beamte,

zusammen .... 1 989 Beamte.

Die Stellung der Feldpostbeamten war etwas eigenartig. In technischer Hinsicht waren sie sowohl der Finanz- wie der Postverwaltung untergeordnet, persönlich sowohl dem Kriegs- wie dem Finanzminister; dazu kam noch, daß die Feldpost nicht einen Dienst für sich bildete, sondern, wie schon mehrfach erwähnt, mit dem militärischen Kassendienst zu einer Verwaltung vereinigt war. Aus dieser sich nach mehreren Richtungen wiederholenden Doppelstellung, die keine scharfe Abgrenzung der Befugnisse zuließ, entstanden viele Schwierigkeiten. Um sie zu beseitigen, wurden allerlei Verbesserungsvorschläge abgegeben. Einer von ihnen führte zur Errichtung einer besonderen Postabteilung beim 8. Genieregiment, der alle Feldpostbeamten zugewiesen wurden. Damit erhielt das Feldpostpersonal eine bestimmte Stellung in der Armee und in der Militärverwaltung. Ferner wurden, um die Befugnisse der Militär- und der Zivilverwaltung in den Fragen der Verstärkung, Verwendung, Versetzung, Beförderung usw. der Feldpostbeamten besser gegeneinander abzugrenzen, folgende Richtlinien aufgestellt:

a) der Finanzminister entsandte die — meist durch Fernsprecher — verlangten Verstärkungen für die Feldpost. Bei Ankunft im Kriegsgebiet wurden die Beamten ausgerüstet und, soweit sie den Feldpostdienst noch nicht kannten, zunächst überzählig einer wichtigen Feldpostanstalt zur Erlernung des Dienstes zugeteilt,

b) über die Verwendung der Feldpostbeamten im Bereich einer Armee bestimmte der Armeebefehlshaber, und zwar nach Übereinkunft mit dem Finanzminister, wenn es sich um dienstleitende Zahlmeister handelte,

c) Beförderungen sprach der Finanzminister aus und zwar auf Grund von Listen, die beim Großen Hauptquartier aufgestellt worden waren,

d) Vorschläge auf Verleihung von Auszeichnungen wurden von den Befehlshabern der Truppe, zu der die Feldpost gehörte, dem Kriegsministerium vor

gelegt, das sie dem Finanzministerium zur Kenntnis mitteilte. Die Entscheidung lag in der Hand des Kriegsministers,

e) Ablösung erschöpfter Beamten bei den in vorderster Linie stehenden Feldpostanstalten verfügte das Große Hauptquartier (Abteilung für rückwärtige Verbindungen),

f) die Strafgewalt lag in den Händen der Militärbefehlshaber.

Der Wechsel im Feldpostpersonal war stark. Bei zahlreichen Feldpostanstalten erneuerte sich der Personalbestand mehrere Male von Grund auf. Aus dieser Unruhe ergaben sich viele Schwierigkeiten, die nur mit Mühe ausgeglichen werden konnten.

Dem Diensteifer und dem beruflichen Können der Feldpostbeamten stellt der Verfasser des Buches das beste Zeugnis aus. Unter den Dienstleitern hätte ein förmlicher Wetteifer bestanden, das Feldpostwesen immer mehr zu vervollkommnen und die Arbeitsfreude ihrer Untergebenen zu wecken. Das Betriebspersonal hätte sich mit allen seinen Kräften und mit ganzem Herzen dem Dienste hingegeben und oft unter den schwierigsten und unbequemsten Verhältnissen mutig und unverdrossen die schwere Arbeit verrichtet. Vom obersten Beamten der Feldpost bis herunter zum letzten hätte jeder nur das eine im Auge gehabt: das Wohl der Armeen und des Vaterlandes.

Demobilmachung der Feldpost.

Die Demobilmachung der Feldpost begann gleich nach dem Waffenstillstand und dauerte bis zum Friedensschluß. Die Zahlmeisterbüros wurden an Ort und Stelle aufgelöst, ihre Akten dem Zentralabrechnungsbüro oder dem Zentralmilitärbüro, ihre Gerätschaften usw. dem Zentralpostbüro in Paris übersandt. Das Zentralpostbüro blieb mit stark verringertem Personalbestande bis zum 1. April 1921 in Tätigkeit. Für die Besatzungstruppen in Deutschland wurden seine Befugnisse dem Grenzbüro in Saarbrücken übertragen. Die Feldpostbeamten nahmen ihre alten Dienststellen wieder ein oder wurden in neue überführt, z. B. in Elsaß-Lothringen. Eine Anzahl verblieb auf ihren Wunsch bei dem für die Besatzungstruppen eingerichteten Feldpostdienst.

Kleine Mitteilung.

Beseitigung der durch den Straßenbahnbetrieb verursachten Funkempfangsstörungen. In Heft 4 der Elektrotechnischen Zeitschrift 1927 befindet sich ein Aufsatz des Postrats Eppen über »Neuere Ergebnisse in der Beseitigung der Störungen des Rundfunkempfangs durch den Straßenbahnbetrieb«, dem wir folgendes entnehmen:

Die Ergebnisse früherer Beobachtungen, wonach die Störungen besonders dann entstehen, wenn zwischen Fahrdraht und Stromabnehmer schwache Ströme unterbrochen werden, sind durch Beobachtungen in den verschiedenen Orten bestätigt worden. Um die Störungen wirksam zu vermindern, muß man einmal die Häufigkeit der einzelnen Unterbrechungen verringern, und ferner muß man die Amplitüde der entstehenden Störschwingungen, also die Lautstärke der Störgeräusche, beträchtlich verkleinern. Die Geräusche werden um so häufiger auftreten, je unruhiger der Stromabnehmer am Fahrdraht läuft, je schlechter also der Kontakt zwischen Fahrdraht und Stromabnehmer ist. Alle Mittel, die eine Verbesserung des Kontaktes zur Folge haben, werden auch die Häufigkeit der Störungen vermindern. Es sind dieses Verbesserungen der Schienenanlage, Ausregulierung der Oberleitung sowie Verwendung von Schleifstücken, die mit möglichst großer Fläche am Fahrdraht schleifen. Die Amplitüde der auftretenden Störschwingungen ist wesentlich abhängig von der Art der Stoffe, zwischen denen der Kontakt stattfindet. Eppen untersucht getrennt die Störgeräusche, die auftreten, wenn das betreffende Schleifmaterial an den Fahrdraht (Kupfer) angelegt wird, wenn es vom Fahrdraht weit entfernt wird und wenn es mit wechselnder Berührung am Fahrdraht gleitet. In den ersten beiden Fällen wird also der Strom vollständig eingeschaltet oder unterbrochen, während er im letzteren Falle sich nur schnell in seiner Stärke etwas ändert. Vollständiges Unterbrechen und Einschalten des Stromes erzeugt scharfes Knacken, während die geringfügigen Veränderungen der Stromstärke, also der unsichere Kontakt, Raschelgeräusche hervorrufen. Untersucht werden Kohle, Zink, Messing, Eisen und Aluminium als Schleifmaterial, und die aufgenommenen Kurven ergeben, daß die einzelnen Materialien hinsichtlich der Güte der Störbefreiung in der Reihe aufeinanderfolgen, wie sie eben aufgeführt sind; Kohle zeitigt also das günstigste Ergebnis. Mit Zink als Schleifmaterial liegen z. Z. noch keine längeren Betriebsergebnisse vor, bei den Versuchen erwies es sich als etwa ebensogut wie Kohle. Für Bügelbetrieb ist die Stärke der bei den einzelnen Materialien auftretenden Raschelgeräusche von besonderer Wichtigkeit, da nämlich beim Bügel ein vollständiges Unterbrechen und Wiedereinschalten des Stromes verhältnismäßig selten vorkommt, während beim Rollenbetrieb häufiger mit voller Unterbrechung und Wiedereinschaltung des Stromes gerechnet werden muß, da die Rollen im Betriebe leicht flache Stellen bekommen, an denen sie bei schnellem Lauf infolge der Trägheit der Stange nicht am Fahrdraht anliegen. Im Rollenbetrieb werden also diejenigen Mittel eine Verbesserung bringen, die das Auftreten von Unebenheiten an der Rolle verhindern und sicherstellen, daß sie auch bei einer abgeflachten Stelle am Fahrdraht anliegen.

Die Beseitigung der Störungen durch Verbesserung der Stromabnahmevorrichtungen ist zweifellos technisch und auch wirtschaftlich die richtigste, da auf diese Weise gleichzeitig eine Schonung des Fahrdrahtes erreicht wird. Es sind auch Versuche gemacht worden, die Störungen durch Erhöhung des zur Beleuchtung dienenden Stromes oder durch Einschaltung von großen Kondensatoren in den Wagen zu beseitigen. Die auf diese Weise erzielten Ergebnisse befriedigen jedoch nicht.

Eppen weist dann noch kurz darauf hin, daß auch sehr viel kleinere Ströme, als die zur Beleuchtung dienenden, heftige Störungen hervorrufen können, z. B. Ströme, wie sie zuweilen bei schlechter Isolation der Wagen vorkommen. Hieraus erklärt sich die an manchen Orten gemachte Beobachtung, daß die Wagen auch am Tage stören.

Schriftwerke.

Nachweis

von Aufsätzen und Mitteilungen über das Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen aus den Zeitschriftensammlungen der Bücherei und des Wirtschaftsbüros des Reichspostministeriums.

(Januar bis März 1927)

A. Liste der Zeitschriften.

Enthalten im Archiv 1927, S. 21.

Nachträge:

12a. Betriebswirtschaftliche Rundschau. Berlin.
23a. Der Deutsche Volkswirt. Berlin.
23b. Deutsche Wirtschaftszeitung. Berlin.
23c. Deutscher Spar-Dienst. Berlin.
30a. Fördertechnische Rundschau. Erfurt.
31a. Geo-Politik. Berlin.
40a. Magazin der Wirtschaft. Berlin.
67a. Das System. Berlin.
80a. Der Werkleiter. Stuttgart.
81a. Wirtschaftlichkeit. Stuttgart.
84a. Zeitschrift für Betriebswirtschaft. Berlin.
85a. Zeitschrift für Handelswissenschaft und Handelspraxis. Berlin.
85b. Zeitschrift für Organisation. Berlin.

B. Nachweis der Aufsätze usw. [1]).

I. Gemeinsame Angelegenheiten des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens.

Allgemeines. Teerhaltige Anstrichmittel **89.** 140.
— Arbeiter und Taylorsystem, von Dr. Müller, Staatssekretär a. D. **12.** 3.
— Arbeiterseele und Wirtschaftsgesetzlichkeit (Betrachtungen zur industriellen Arbeiterkrisis), von Muß **85.** Bd. 82 S. 305.
— Arbeitslosigkeit in den verschiedenen Ländern **80.** 21, **81.** 34.
— Der Arbeitsplatz im Büro, von Prof. Dr. Moede **85b.** 4.
— Arbeitszeit, zum Problem der ..., von Dr. Fey und von Dr. Stegerwald, Ministerpräsident a. D. u. M. d. R. **12.** 6, **80.** 26.
— Architektur von gestern und morgen, von Dr. Arens **15.** 70. 75.
— Auslandsanleihen und Einfuhr **40a.** 233.
— Beamtenfortbildung als Staatsnotwendigkeit, von Schiffer, Reichsminister a. D. **12.** 18.
— Beleuchtung, die wirtschaftliche ... industrieller Betriebsstätten, von Foerster, Oberingenieur **89.** 131.
— Die Beleuchtung von Arbeitsräumen, von Dr.-Ing. Hallapa, Gewerbeassessor **32.** 81, **75.** Jahrg. 3 S. 167.
— Berufshygiene **74.** 38. 56.
— Betrieb und technische Vernunft, von Prof. Dr. von Gottl-Ottlilienfeld **85b.** 92.
— Betriebswissenschaft, Psychotechnik **20.** 7.
— Bilanzdarstellung, grundsätzliche ..., von Buttke **49.** 1.
— Marktgängige Briefordner-Mechaniken, von Schlenker, berat. Organisator **85b.** 115.
— Buchungsmaschinen, Grundsätze für die Verwendung von ..., von Dr. Hummel, Privatdozent **12.** 105.
— Büromaschinen im Verwaltungsdienst, von Laforge, Oberinspektor **67a.** 10.
— Büromöbel, die Normung der eisernen ... wird vorbereitet **85b.** 76.
— Bürotechnik, Neues aus der ..., von Dr. Hift (ein neues Durchschreibe-Druckverfahren) **49.** 52.
— Diktieren, über die Wirtschaftlichkeit des..., von Dr. Bode, Oberregierungsrat **75.** Jahrg. 3 S. 165. 180. 201.
— Ein verbilligendes Druckverfahren, von Dr. Hift **67a.** 40.
— Die Elektrizität als Wärmequelle für Heizung und Warmwasserbereitung, von v. Brockdorff **32.** 141.
— Entwicklung, gesellschaftliche, wirtschaftliche und technische ... in ihrem inneren Zusammenhang, von Jahn **85.** Bd. 82 S. 235.

[1]) Die fett gedruckten Zahlen bezeichnen die Zeitschriften in der Liste unter A, die daneben stehenden Zahlen die Seiten.

Allgemeines. Fachausdrücke des Schreibmaschinendienstes, Vereinheitlichung der ..., von Sugro **85b.** 74.
— Förder-Organisation in zwei Großbetrieben der Elektro-Industrie, von Schmidt, Oberingenieur **85b.** 124.
— Fußbodenmaterial, über die Wahl des ..., von Prof. Dr. Schultze-Naumburg **89.** 100.
— Gasfernversorgung und Fernheizung, von Heinrichsbauer **72.** 81.
— Gebäude-Übersicht und Maschinen-Kontrolle, von van Brieland **85b.** 8.
— Genossenschaften, zur Theorie und Systematik der Genossenschaften, von Liefmann, Universitätsprofessor **63.** Heft 1 S. 103.
— Geopolitik und Wirtschaft **31a.** 84.
— Kaufmännische Gesichtspunkte für die Auswahl von Maschinen- und Betriebseinrichtungen neuzeitlicher Betriebe, von Narath, Ingenieur **49.** 175.
— Internationale Gewerkschaftsbewegung **50.** 80.
— Gewerkschaftsfragen aus Deutschland und Amerika **17.** 64.
— Gewinnsteigerung, Wege zur ..., von Findeisen **85.** Bd. 82 S. 288.
— Grippeschutz im Postdienst **17.** 130.
— Der Großbetrieb als Weg technischer Rationalisierung, von Prof. Dr. von Gottl-Ottlilienfeld **85b.** 119.
— Handel und Verkehr in älterer Zeit, von Dr. Karll **14.** 6. 15.
— Handelskammer, Bedeutung und Arbeitskreis der internationalen ..., von Dr. Haerecke **88.** 103.
— Heizung, die Kennziffer jeder ..., ein wirksames Mittel zur Erzielung von Brennstoffersparnissen nach einheitlichen Richtlinien, von Günther, Regierungsbaumeister a. D. **32.** 193.
— Heizungsindustrie, technische, wirtschaftliche und soziale Fragen der ..., von Dieterich, Direktor **32.** 41.
— Der Kampf um Lohn und Arbeitszeit **40a.** 349.
— Ein »gebundenes Kartensystem« (Rollkarten), von Sillén, Professor **67a.** 14.
— Konjunkturaufschwung bei sinkenden Preisen, von Dr. Altschul **40a.** 235.
— Konsumgenossenschaften, eine internationale Statistik der ..., von Prof. Dr. Totomianz **82.** 204.
— Konzern, der finanzielle Aufbau eines ... in graphischer Darstellung, von Dr. Wlach, berat. Organisator **85b.** 87.
— Krankenversicherung, die deutsche und die englische soziale ... **37.** 15.
— Leichtmetalltechnik, auf dem Wege zur ..., von Dr.-Ing. Commentz **72.** 204.
— Licht und Leistung, von Dr. Ruffer **49.** 143, **27.** 246.
— Material-Einkauf, Material-Lagerung und Material-Ausgabe, von York **85b.** 36.
— Menschenbehandlung im modernen Produktionsprozeß, von Rüssel **49.** 133.
— Nachrichtenbüros, die Technik der telegraphischen ... **23.** 69.
— Neurose, traumatische ... (Entsch. des RVA vom 24. September 1926) **7.** 57.
— Normung und Typung, von Fischer-Skopnik, Zivilingenieur **72.** 183.
— Preislehre und Konjunkturforschung, von v. Zwiedineck-Südenhorst **85.** Bd. 82 S. 255.
— Rationalisierung als letzter Sinn der hochkapitalistischen Wirtschaft, von Prof. Dr. Sombart, Geheimrat **85b.** 31.
— Die Rationalisierung der kaufmännischen Verwaltung, von Canzler **49.** 153.
— Rationalisierung der Weltwirtschaft und Arbeiterschaft, von Dr. Rauecker **80.** 29.
— Rationalisierung und Arbeitnehmerschaft, von Lemmer, Generalsekretär und M. d. R. **82.** 45.
— Rationalisierungsproblem, zum ... **13.** 153.
— Die gewandte Schreiberin, von Dr. Bode, Oberregierungsrat (Maschinenschreiberin) **88.** 162.
— Schreibmaschinen, die Verwendung von ... im Bürodienst **23c.** Nr. 5 S. 5, Nr. 7 S. 5.

Allgemeines. Sichtkarteien, ein neuer Typ der ..., von Dr. Hift **67a.** 40.
— Sozialhygiene und Wirtschaft, von Dr. Keiner, Volkswirt **60.** 126. 148.
— Internationale Sozialpolitik, von Dr. Tänzler **80.** 31.
— Taylor oder Ford Vater der Fließarbeit?, von Michel **85b.** 7.
— Tuberkulose, zur Verbreitung der ..., von Dr. rer. pol. Aust **60.** 7.
— Unfallverhütung in praxi, von Mildebrath, Diplom-Handelslehrer und Volkswirt **37.** 9, **88.** 218.
— Valorisationen, über ... am Weltmarkt, von Dr. Hickmann **23b.** 222.
— Betriebstechnische Verbesserungen als Folge von Leistungsmessungen und Zeitaufnahmen, von Dipl.-Ing. Wiessner **49.** 85.
— Verlustzeit-Aufnahmen mit der Taschenuhr, von Krause, berat. Zeitstudien-Ingenieur **85b.** 11.
— Die Verwaltung — ein Werkzeug, von Dr. Martens **12.** 42.
— Wärmelehre, Einführung in die Theorie der ... (Vortrag des Prof. Dr. phil. Dr.-Ing. e. h. Knoblauch) **32.** 177.
— Der Weg der Siedlung, von Dr. Curtius **40a.** 352.
— Weltwirtschaftskonferenz, von Graham **31a.** 220, **40a.** 355, **1.** Jahrg. 2 S. 173.
— Wertminderung von Gebäuden, über rechnerische Hilfsmittel zur Bestimmung der ..., von Szivessy, Regierungsbaumeister a. D. **48.** 97.
— Europäische Wirtschaft, von Coerper **31a.** 33.
— Wirtschaftlichkeit, wie täglich die ... eines Unternehmens erkannt wird, von Meyerheim **49.** 83.
— Wirtschaftsgeschichte und Wirtschaftstheorie, von Mayer **85.** Bd. 82 S. 45.
— Wolkenkratzer, die Bildwirkung des ... (Bürogebäude der Pacific Telephone and Telegraph Company in San Francisco) **15.** 97.

Deutschland. Die Amtspflicht, von Roß, Justizrat **53.** 38, **50.** 64.
— Amtspflichtverletzungen, Art. 131 der Reichsverfassung bestimmt, daß die Verantwortlichkeit für ... der Beamten die Körperschaft trifft, in deren Dienst der Beamte steht (Entsch. des RG vom 5. November 1926) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 171.
— Amtssprache, zur Veredlung unserer ..., von Sensfuß, Präsident **76.** Jahrg. 3 S. 155. 188.
— Amtsunterschlagung, zwischen schwerer ... einerseits und Vernichtung und Verfälschung von amtlich anvertrauten Urkunden andererseits ist zwar Tateinheit möglich, Voraussetzung hierfür ist aber, daß die strafbaren Handlungen mindestens zu einem Teil der Tätigkeit derart zusammenfallen, daß ein Teil gleichzeitig den Tatbeständen der als verletzt in Betracht kommenden Strafgesetze angehört. Die Gleichzeitigkeit und die Gleichheit des Endzwecks allein reichen nicht aus (Entsch. des RG vom 8. Oktober 1926) **57.** Jahrg. 1926 Beil. (Rechtsprechung) 749, **24.** Jahrg. 7 S. 254.
— »Anrechnung«, zur ... von Ruhegehältern, Sozialrenten usw. auf die Ansprüche aus §§ 843, 844 BGB **39.** 117.
— »Anstellungsberechtigt«, Auslegung des Begriffs ... im Sinne des § 46 Nr. 3 des Reichsbeamtengesetzes (Vf des Reichsministers der Finanzen vom 4. Januar 1927) **3.** 12.
— Arbeitsgerichtsgesetz (Gewerkschaften) **23.** 31, **50.** 45, **13.** 40, **19.** Nr. 3 S. 1, **16.** 204, **14.** 42, **52.** 87.
— Arbeitslosenfürsorge, das Problem der ..., von Bickel, Bürgermeister **64.** 110. 134, **23.** 185.
— Arbeitslosenversicherung, der Entwurf eines Gesetzes über ..., von Prof. Dr. Richter **16.** 350, **23.** 185.
— Arbeitslosenversicherung, die Aufbringung der Mittel zur ..., von Dr. Rademacher, Bergwerksdirektor und M. d. R. **23b.** 217.
— Arbeitsrecht. Unerlaubtes Fernbleiben von Arbeitern bildet nur dann einen Entlassungsgrund, wenn es eine beharrliche Verweigerung der Pflichten bedeutet. Auch Verweigerung der Arbeit nur für einen Tag (1. Mai) kann Entlassungsgrund bilden, zumal wenn eine große Anzahl von Arbeitern in bewußtem und gewolltem Zusammenwirken handelt (Entsch. des RG vom 19./1. Oktober 1926) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 16, **14.** Beil. (Rechtsprechung) 6.
— Arbeitsschutzgesetz **19.** Nr. 3 S. 4.

Deutschland. Arbeits- und Zeitstudien im Eisenbahnbetriebsdienst, von Dr.-Ing. Tecklenburg, Reichsbahndirektor **58.** 82.
— Arbeitsverhältnis, einheitliches durchgehendes ...? (Entlassung eines Posthelfers, Entsch. des Gewerbegerichts Berlin vom 25. November 1926) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 5.
— Architekten, die Wirtschaftslage des Privatarchitekten, von Schluckebier, Architekt und M. d. L. **15.** 28.
— Aufwertung von Baudarlehen der Deutschen Reichspost (Entsch. des LG Mannheim vom 22. Oktober 1926) **52.** 124.
— Ausgabenverpflichtung oder Ausgabenermächtigung? Eine budgetrechtliche Streitfrage **16.** 455.
— Auskunftserteilung, Amtspflichtverletzung durch falsche ... (Angestelltenversicherung), Entsch. des RG vom 30. Oktober 1925 **24.** Jahrg. 7 S. 312.
— Bauvereine, Gemeinnützigkeit der ..., von Roscher **87.** 37.
— Beamte, der an sich zur Geldeinnahme nicht zuständige ... hat nach § 350 des Strafgesetzbuchs Geld in amtlicher Eigenschaft empfangen, wenn ein unmittelbarer ursächlicher Zusammenhang zwischen der befugten amtlichen Tätigkeit und der Erlangung des Gewahrsams am Geld besteht. Ein solcher liegt vor, wenn die Hingabe in der, wenn auch irrigen, Annahme erfolgt, daß der annehmende Beamte zur Empfangnahme befugt ist. Dagegen kann § 350 des Strafgesetzbuchs nicht angewendet werden, wenn die Annahme des Geldes nur gelegentlich der sonstigen Amtsausübung erfolgt, weil der Beamte als solcher zur Übermittlung des Geldes an die zuständige Stelle besonders vertrauenswürdig erscheint (Entsch. des RG vom 2. November 1926) **57.** Beil. (Rechtsprechung) 57, **24.** Jahrg. 7 S. 351.
— Beamte und freie Meinungsäußerung **17.** 70.
— Das Beamtenfortbildungswesen in staatlicher und wirtschaftlicher Hinsicht **20.** 155.
— Beamtenhochschulbewegung, der gegenwärtige Stand der ..., von Prof. Dr. Apelt, Geh. Regierungsrat und 1. Vorsitz. des Reichsverbandes Deutscher Verwaltungs-Akademien **12.** 22.
— Das Beamten-Krankenkassen-Problem **55.** 83.
— Beamtenrecht. Der Richter darf bei der Prüfung, ob eine Amtspflichtverletzung vorliegt, nicht vor Handlungen, die der Beamte innerhalb des ihm eingeräumten Ermessens vorgenommen hat, schlechthin haltmachen (Entsch. des RG vom 27. März 1925) **26.** Bd. 44 S. 146.
— Beamtenrecht. Ist infolge der Staatsumwälzung eine Beamtenstelle weggefallen und für die Berechnung des Ruhegehalts des früheren Inhabers der Stelle die Einstufung in eine bestimmte Gehaltsgruppe seitens der Regierung vorgenommen, so ist die Frage, ob die Einstufung der mit jener Stelle vormals verbundenen amtlichen Tätigkeit gerecht wird, der Nachprüfung im ordentlichen Rechtsweg entzogen usw. (Entsch. des OLG Celle vom 13. Dezember 1926) **57.** Beil. (Rechtsprechung) 74.
— Beamtenrecht und Arbeitsrecht **18.** Nr. 10 S. 1, **19.** Nr. 10 S. 1.
— Die Beamten-Unfallfürsorge in der ständigen Rechtsprechung des Reichsgerichts **20.** 115.
— Beamtenvertretungen, Gesetz über ... **52.** 24. 41, **17.** 45.
— Die Bedeutung der Deutschen Reichspost für die deutsche Wirtschaft **17.** 3.
— Beeidigung zur Herbeiführung einer wahrheitsgemäßen Aussage im Disziplinarverfahren. Die Vorschrift, daß im Vorverfahren ein Zeuge vereidigt werden kann, wenn die Vereidigung zur Herbeiführung einer wahrheitsgemäßen Aussage über eine Tatsache, von der die Erhebung der öffentlichen Klage abhängt, erforderlich ist, findet auf die Disziplinargesetze in dem Sinne entsprechende Anwendung, daß der Erhebung der öffentlichen Klage die Entscheidung über die Einleitung des Disziplinarverfahrens gleichsteht (Entsch. des KG vom 22. September 1926) **57.** Beil. (Rechtsprechung) 60, **24.** Jahrg. 7 S. 351.
— Behördenpapiere, Normen für ... **44.** Jahrg. 1926 S. 82.
— Berufsbeamtentum, Notwendigkeit des ... **52.** 89.
— Besoldung, bei Vorbehalt des Rücktritts in den Staatsdienst anläßlich des Ausscheidens eines Beamten ist der Rechtsweg für die Klage auf Gehaltszahlung zulässig **24.** Jahrg. 7 S. 221.

Deutschland. Besoldungssperrgesetz, seit der Verkündung des ..., das am 24. Dezember 1920 verkündet und mit Wirkung vom 1. April 1920 in Kraft getreten ist, durften die Bezüge der Landesbeamten nicht günstiger als die der gleichzubewertenden Reichsbeamten geregelt werden. Eine danach getroffene günstigere Reglung ist verbotswidrig und kann daher wohlerworbene Rechte nicht begründen. Daß Landesgesetze sich rückwirkende Kraft beigelegt haben, kann die Wirkung des Besoldungssperrgesetzes nicht beeinträchtigen (Entsch. des RG vom 8. Oktober 1926) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 171.

— Bestechung, zur Erfüllung des Tatbestandes der ... genügt es allerdings nicht, daß dem Beamten von einem Dritten ein Vorteil in Aussicht gestellt wird, den sich dieser durch das ihm angesonnene amts- oder dienstpflichtwidrige Verhalten selbst verschaffen soll. Wohl aber ist der Tatbestand dann gegeben, wenn nach der Vereinbarung der dem Beamten gegenüberstehende Dritte aus einem gemeinschaftlichen, für den Beamten zugleich eine Amts- oder Dienstpflichtwidrigkeit enthaltenden Vergehen einen unmittelbaren Gewinn ziehen, der Beamte aber eine — in ihrer Höhe allerdings durch die Höhe jenes Gewinns bestimmte — Vergütung aus dem Vermögen des Dritten für die amts- oder dienstpflichtwidrige Handlung erhalten soll. Zwischen der Bestechung und der Straftat, für deren Ausführung dem Beamten Vorteile versprochen worden sind, ist grundsätzlich Tatmehrheit anzunehmen (Entsch. des RG vom 15. Oktober 1926) **57.** Jahrg. 1926 Beil. (Rechtsprechung) 748.

— Betriebsrat, Auflösung eines ... wegen gröblicher Verletzung seiner Pflichten **88.** 141.

— Betriebsrat, keine Mitwirkung des ... bei Verwaltung der Postbetriebskrankenkassen **19.** Nr. 8 S. 4, **50.** 116.

— Betriebsratsmitglied, Pflichten eines .... Frühstückspause **88.** Jahrg. 1926 S. 1368.

— Betrug kann mit schwerer Amtsunterschlagung tateinheitlich zusammentreffen, wenn ein Beamter den Zahlungsempfängern gegen Vollquittung zu wenig auszahlt, später den Kassenüberschuß für sich behält und seiner Behörde zur Verdeckung des Unterschleifs die erschlichenen Quittungen und andere unrichtige Belege vorlegt usw. (Entsch. des RG vom 29. November 1926) **57.** Beil. (Rechtsprechung) 55, **24.** Jahrg. 7 S. 351.

— Büroausstattung und Arbeitsleistung **70.** 25.

— Allgemeine Dienstanweisung, Gedanken zur Ausgestaltung der ..., von Schneider, Postrat und von Ulbricht, Postinspektor **76.** Jahrg. 3 S. 145. 231.

— Disziplinarverfahren, förmliches ... gegen einen aus dem Dienste der Regierungskommission des Saargebiets zurückgetretenen Beamten wegen dort begangener Verfehlungen, Dienstentlassung (Entsch. des Reichsdisziplinarhofs vom 16. November 1926) **23.** 151.

— Disziplinarverfahren. Ein Beamter, der wegen Bestechung mit Gefängnis bestraft ist, kann nicht im Dienste belassen werden (Entsch. des Reichsdisziplinarhofs vom 27. Oktober 1926) **23.** 121.

— Disziplinarverfahren, Betrug unter Mißbrauch des Amtes, Dienstentlassung (Entsch. des Reichsdisziplinarhofs vom 12. Oktober 1926) **23.** 17.

— Disziplinarverfahren. Umfangreiche Betrügereien eines Beamten, der sich zu Börsenspekulationen u. dgl. von Beamten Geldbeträge leihen läßt, Dienstentlassung (Entsch. des Reichsdisziplinarhofs vom 2. November 1926) **23.** 211.

— Disziplinarverfahren, versuchte Brandstiftung, Entlassung des Beamten ohne Ruhegehalt (Entsch. des Reichsdisziplinarhofs vom 29. September 1926) **23.** 17.

— Disziplinarverfahren, unerlaubte Fernhaltung vom Amte. Wie ist die Mitteilung des Sachverhalts und der eigenen Auffassung der Behörde an die ärztlichen Gutachten zu beurteilen? Dienstentlassung (Entsch. des Reichsdisziplinarhofs vom 27. Oktober 1926) **23.** 152.

— Disziplinarverfahren. Ist die im § 19 Abs. 7 des Disziplinargesetzes erfolgte Begrenzung des Höchstbetrags der Geldbußen auf das monatliche Diensteinkommen durch die Verordnung über die Vermögensstrafen und Bußen vom 6. Februar 1924 abgeändert? (Entsch. des Disziplinarhofs vom 1. November 1926) **16.** 235, **24.** Jahrg. 7 S. 313.

Deutschland. Disziplinarverfahren. Nebenbeschäftigung, Grenzen der Zulässigkeit einer ..., § 16 des Reichsbeamtengesetzes. Auch die Vornahme einer größeren Zahl von Erwerbsgeschäften ohne Genehmigung der obersten Reichsbehörde verstößt nicht gegen die Amtspflicht, wenn sie sich nicht als Betrieb eines Gewerbes darstellt, es sich vielmehr nur um gelegentliche Geschäfte handelt, auch eine fortlaufende Vergütung nicht bezogen wird (Entsch. des Reichsdisziplinarhofs vom 1. Dezember 1924) **16.** 235, **24.** Jahrg. 7 S. 287.

— Disziplinarverfahren. Untreue gegen eine Beamtenwirtschaftsgenossenschaft in der Zeit des Währungsverfalls (Entsch. des Reichsdisziplinarhofs vom 2. November 1926) **23.** 211.

— Disziplinarverfahren. Verurteilung wegen Diebstahls braucht nicht in allen Fällen zur Dienstentlassung zu führen (Entsch. des Reichsdisziplinarhofs vom 17. November 1925) **26.** Bd. 44 S. 148.

— Disziplinarverfahren. Wahrheitspflicht des Beamten, Herabsetzung von Vorgesetzten und Kollegen, unzulässige Nebenbeschäftigung, §§ 10, 16 des Reichsbeamtengesetzes (Entsch. des Reichsdisziplinarhofs vom 26. Mai 1925) **16.** 234, **24.** Jahrg. 7 S. 286.

— Disziplinarverfahren. Zeitliche Voraussetzungen des Dienstvergehens, Erschleichung der Anstellung, §§ 10, 72 des Reichsbeamtengesetzes (Entsch. des Reichsdisziplinarhofs vom 29. November 1926) **16.** 467, **23.** 245, **24.** Jahrg. 7 S. 413.

— Disziplinarverfahren. Zu § 32 des Disziplinargesetzes vom 21. Juli 1852, Unwirksamkeit der Vernehmung von Zeugen durch einen ersuchten Richter, der selbst zuvor in derselben Disziplinarsache als Zeuge vernommen war (Entsch. des Disziplinarhofs vom 1. November 1926) **16.** 173, **24.** Jahrg. 7 S. 314.

— Doppelverdiener, Runderlaß des preuß. Finanzministers vom 5. März 1927 **56.** 41.

— Druckereien, Einrichtung und Wirtschaftlichkeit der bahneigenen ..., von Groos, Reichsbahnamtmann **88.** 160.

— Druckschriftenaustausch der Reichsbibliotheken (Erlaß des Reichsministers des Innern vom 24. Februar 1927) **61.** 59.

— Ersatz des durch Überbürdung verursachten Schadens, gegenüber dem Anspruche des Beamten auf ... kann im Zweifel nicht eingewendet werden, daß er selbst auf die schädigende Verursachung hätte hinweisen müssen (Entsch. des LG Frankfurt (Main) vom 8. Januar 1926) **26.** Bd. 44 S. 151.

— Esperanto für Post- und Telegraphenbeamte, von Kind, Telegrapheninspektor **52.** 71.

— Ferndiktiereinrichtung bei der Oberpostdirektion Berlin, von Wiechmann, Oberpostinspektor **76.** Jahrg. 3 S. 199.

— Der Finanzausgleich **20.** 106.

— Die Finanzwirtschaft der Deutschen Reichspost (Vortrag des Ministerialdirektors Klauke) **23.** 61, **11.** 34, **55.** 49.

— Fürsorgebeamtinnen bei der Deutschen Reichspost **74.** 39.

— Gehorsamspflicht, mit Rücksicht auf die militärische ... erachtet das Gesetz nicht als ausreichend für den Nachweis der Strafbarkeit des Untergebenen, daß er Zweifel über die Rechtmäßigkeit des vom Vorgesetzten verfolgten Zweckes hegt. Vielmehr darf jeder Untergebene einen ihm von seinem Vorgesetzten erteilten Befehl in Dienstsachen, durch dessen Ausführung ein Strafgesetz verletzt wird, unbedenklich Folge leisten, sofern er nicht Gewißheit erlangt hat, daß der Befehl eine Handlung betrifft, welche ein Verbrechen oder Vergehen bezweckt. Ein nur bedingter Vorsatz reicht in solchem Falle zum Nachweise eines strafrechtlichen Verschuldens nicht aus (Entsch. des RG vom 18. November 1926) **57.** Beil. (Rechtsprechung) 57.

— Kaufmännischer Geist und wirtschaftliche Betriebsführung bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft **11.** 60. 73. 84.

— Geldstrafen, die Festsetzung von ... nach dem Disziplinargesetz **20.** 32.

— Gemeinschaftsarbeit in der deutschen Betriebswirtschaft, von Dipl.-Ing. Schmidt **67a.** 6.

— Gerichtskostengesetz, § 10, Abs. 2 des ... erstreckt sich nicht auf Ansprüche aus dem Beamtenfürsorgegesetz usw. (Entsch. des RG vom 4. Januar 1927) **57.** Beil. (Rechtsprechung) 127.

— Geschäftsordnungen, von Lachmann, Oberpostrat **76.** Jahrg. 3 S. 177. 196.

Deutschland. BGB § 839, Art. 131 der Reichsverfassung. Der Beamte handelt schuldhaft, wenn er seine Vorschriften nicht kennt und sich auch um deren Bestehen nicht kümmert (Entsch. des RG vom 3. Dezember 1926) **57.** Beil. (Rechtsprechung) 100, **24.** Jahrg. 7 S. 377.

— Wirtschaftlichere Gestaltung der Deutschen Reichspost **23a.** Nr. 5 S. 1.

— Die Gewerkschaften im Jahre 1925 **50.** 79.

— Haftpflichtansprüche, die Behandlung von ... aus Unfällen an schrankenlosen Überwegen, von Brunner, Reichsbahnrat **88.** 45.

— Haushaltsvoranschlag der Deutschen Reichspost für 1927 **20.** 89. 141, **17.** 109. 141. 182, **23.** 161. 197, **18.** Nr. 9 S. 1, **14.** 61, **50.** 109. 146, **19.** Nr. 9 S. 1, **52.** 97. 113, **51.** 133, **55.** 73. 81, **11.** 129.

— Die Hilfsmittel zur Verbesserung des Arbeitsvorgangs in der Verwaltung **23c.** Nr. 6 S. 2, Nr. 7 S. 7.

— Hoheitsverwaltungen, »Posthoheit« **52.** 58.

— Das Deutsche Institut für wirtschaftliche Arbeit in der öffentlichen Verwaltung (Diwiv) **12.** 30.

— Kartell, Arbeitgeberverband und Gewerkschaft, von Dr. Potthoff **39.** 105.

— Kassenverwalter, Sorgfaltspflicht des ..., kein Ausgleich zwischen Mehr- und Minderbeträgen bei nicht erkennbarem Zusammenhang (Entsch. des RG vom 17. September 1926) **10.** 57.

— Konsumfinanzierung, von Delius, Postrat **23.** 12, **53.** Jahrg. 1926 S. 606.

— Die Konzentration der Baugenossenschaften, von Kraft **87.** 52.

— Krankenfürsorgekasse bei der Deutschen Reichspost, zur Frage der beabsichtigten ... **14.** 40.

— Krankenversicherungspflicht, Art. 5 Abs. 1 des Gesetzes über Einstellung des Personalabbaus und Änderung der Personalabbauverordnung vom 4. August 1925 gewährleistet den unter diese Vorschrift fallenden, im Reichsdienst in Beamteneigenschaft wiederverwendeten Wartestandsbeamten einen Anspruch gegen den Arbeitgeber, der ihre Befreiung von der ... nach § 169 der RVO zur Folge hat. Diese Befreiung tritt jedoch erst mit Inkrafttreten des Gesetzes ein **2.** Jahrg. 1926 S. 491.

— Das Krankheitsbild des Postpersonals **50.** 145.

— Die Leistungsbilanz des deutschen Handels (Vortrag des Prof. Dr. Hirsch) **49.** 115.

— Leistungszählungen, Feststellung des Personalbedarfs bei der Deutschen Reichspost durch ... **73.** 29.

— Lieferbedingungen, Vereinheitlichung der ..., von Dr. Ing. e. h. Hammer, Präsident und Direktor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft **85b.** 3.

— Lohnpfändung, Lohnaufrechnung und Lohnzurückbehaltung, von Dr. Goerrig **64.** 62.

— Lohn- und Gehaltspfändung, das Recht der ... **18.** Nr. 4 S. 2, **19.** Nr. 4 S. 2.

— Freie Meinungsäußerung der Beamten, vom Recht auf ... **53.** 110.

— Menschenökonomie (Ausnutzung der in den öffentlichen Verwaltungen vorhandenen Beamtenkräfte) **23c.** Nr. 2 S. 3.

— Die Neuordnung des Reichsfinanzministeriums und ihre Rechtsgrundlagen, von Schiffer, Reichsfinanzminister a. D. **16.** 113, **11.** 105, **20.** 129, **53.** 109.

— Normalpapierkontrolle 1913 bis 1925 (Ergebnis der Prüfungen von Normalpapieren im Auftrage der Behörden) **44.** Jahrg. 1926 S. 93.

— Die Organisation der Postbediensteten in Deutschland, von Schröder **36.** Bd. 2 S. 99.

— Ortsklasseneinteilung bei Eingemeindungen, Runderlaß des preuß. Finanzministers vom 9. Februar 1927, betr. Bekanntgabe der Verordnung über die ... sowie von Änderungen und Berichtigungen des Ortsklassenverzeichnisses **56.** 20, **74.** 58, **59.** 5.

— Die Papierformatnormung **85b.** 76.

— Die Personalabbauverordnung beruht auf dem Ermächtigungsgesetz vom 13. Oktober 1923 und ist daher an die Vorschriften der Reichsverfassung über die Grundrechte, mithin auch an Art. 129 Abs. 1 S. 3 über die Gewährleistung der wohlerworbenen Beamtenrechte nicht gebunden (Entsch. des RG vom 16. November 1926) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 171.

Deutschland. Personalakten, Eigenrecht auf Einsichtnahme für Gemeinde- und Staatsbeamte (Entsch. des Württemb. Verwaltungsgerichtshofs vom 22. März 1922) **24.** Jahrg. 7 S. 287.

— Personalakten, kein Recht des Beamten auf Entfernung von Aktenstücken mit ihm ungünstigen Mitteilungen (Entsch. des Württemb. Verwaltungsgerichtshofs vom 15. November 1922) **24.** Jahrg. 7 S. 287.

— Personalstatistisches (Personalbestand der Reichsbehörden) **17.** 66, **52.** 70. 77.

— Pfändung. Die Berechnung des pfändbaren Gehalts- oder Lohnbetrags bei der Reichsbahn, von Debbert, Reichsbahnassessor **88.** 78.

— Die Pflichten des Beamten im Spruche der Dienststrafgerichte, von Roß, Justizrat **39.** 10. 33.

— Postbeamtenschaft und Postreklame **14.** 68.

— Postsportvereine **19.** Nr. 1 S. 5, **47.** 13.

— Rationalisierung bei der Deutschen Reichspost **50.** 49. 61. 73, **18.** Nr. 12 S. 10.

— Rechtsnatur behördlicher Beglaubigungen (Entsch. des RG vom 29. April 1926) **52.** 75.

— Die Rechtsstellung des parlamentarischen Ministers, von Norheim **12.** 71. 135.

— Rechtsweg, für die Schadensersatzklage auf Zahlung des Unterschieds zwischen den einem Beamten tatsächlich gewährten Bezügen und dem Diensteinkommen, das er erhalten hätte, wenn nicht eine behauptete Amtspflichtverletzung dazwischengetreten wäre, ist der ... zulässig (Entsch. des RG vom 24. November 1926) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 234.

— Reform, zur ... der preußischen Selbstverwaltung, von von Eynern **85.** Bd. 82 S. 1.

— Reich und Preußen, preußische Provinzen und deutsche Länder, von Prof. Dr. Schmidt, Geh. Rat **16.** 409.

— Reichsdienststrafordnung, der Entwurf einer ..., von Dr. Brand, Landgerichtspräsident **16.** 416.

— Reichsland Preußen?, von Seel, Ministerialrat **23c.** Nr. 7 S. 1.

— Reichspräsident, Reichskanzler und Reichsminister in ihrem gegenseitigen verfassungsrechtlichen Verhältnis zueinander **57.** Beil. (Zeitschriftenübersicht) 86.

— Der Reichssparkommissar, von Prof. Dr. Popitz, Staatssekretär **16.** 123.

— Der Reichsverband deutscher Post- und Telegraphenbeamten **36.** Bd. 2 S. 44.

— Reichsverfassung Art. 56. Daraus, daß der Reichskanzler und die Reichsminister dem Reichstage verantwortlich sind, folgt nicht, daß sie sich bei den einzelnen, von ihnen zu treffenden Verwaltungsmaßnahmen an die Beschlüsse der Reichstagsausschüsse halten müssen, Behandlung der Petitionen usw. (Entsch. des RG vom 11. November 1926) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 169, **24.** Jahrg. 7 S. 317.

— Reichswirtschaftsrat, vorläufiger und endgültiger ... **88.** 94.

— Richtlinien für die Beschaffung und Unterhaltung der von Beamten, Angestellten und Arbeitern im Dienst zu tragenden Schutzkleidung (Vf des Reichsfinanzministeriums vom 28. Februar 1927) **3.** 41.

— Ruhegehalt, Beamteneigenschaft der ehemaligen Bautechniker, Bauaufseher, Bauassistenten und technischen Bürogehilfen der Eisenbahn, Dienstzeit (Entsch. des RG vom 23. November 1926) **24.** Jahrg. 7 S. 313.

— Ruhegehaltsteile, Belassung von ... von einem künftigen Zeitpunkt ab im Falle der Dienstentlassung (Entsch. des Reichsdisziplinarhofs vom 11. Mai 1926) **16.** 170, **24.** Jahrg. 7 S. 256.

— Saargebiet, Mißstände in den Beamtenverhältnissen des ..., von Pallmann **36.** Bd. 2 S. 90.

— Neuzeitliche Schalter in Postgebäuden, von Wiese, Ministerialrat **15.** 211.

— Neuzeitliche Schalteranlagen, von Brandt, Postrat **76.** Jahrg. 3 S. 131.

— Die neuzeitlichen Schalteranlagen des Hauptpostamts in Potsdam, von Peisker, Oberpostbaurat **10.** 1.

— Schiffahrtsfragen, nationale Gesichtspunkte bei internationalen ..., von Dr. Droege (Seerecht, drahtlose Telegraphie) **33.** 219.

— Schreibmaschine, die Verwendung der ... bei der Deutschen Reichspost, von Schneider, Postrat **76.** Jahrg. 3 S. 188.

Deutschland. Die Schuldverbindlichkeiten der Beamten, Gehaltsabzugsverfahren (Änderung der Bestimmungen in der Allgemeinen Dienstanweisung für Post und Telegraphie) **17.** 34.
— Schutzkleidung für Beamte, Angestellte und Arbeiter (Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 15. Januar 1927) **62.** 38, **24.** Jahrg. 7 S. 408.
— Sozialversicherung und soziale Fürsorge, von Dr. Sonderhoff, Regierungsdirektor **7.** 1.
— Spar- und Vereinfachungsmaßnahmen in Deutschland, Vorschläge zur einheitlichen Organisation und Durchführung der ... (Reichssparministerium), von Wehlmann, Regierungsrat z. D. **23c.** Nr. 6 S. 1.
— Deutsche Sprache — deutsche Schrift, ein Mahnwort von Grohnert, Reichsbahnrat **14.** 30, **53.** 19.
— Sprachverein, was will der Deutsche ...?, von Prof. Streicher, Gymnasialdirektor **75.** Jahrg. 3 S. 172.
— Statistik der Sozialversicherung 1925 mit vorläufigen Ergebnissen für das Jahr 1926 **2.** 35.
— Die staatsrechtliche Stellung der Post (Vortrag des Staatssekretärs Sautter) **23.** 9, **51.** 1, **55.** 2, **20.** 16, **19.** Nr. 3 S. 8, **11.** 33, **50.** 53, **52.** 61, **74.** 109.
— Rechtliche Stellung der Reichsbahnbeamten, zur ..., von v. Kienitz, Geh. Oberregierungsrat **26.** Bd. 44 S. 97, **39.** 156.
— Streitwert bei Rentenansprüchen aus Haftpflicht und unerlaubter Handlung (Entsch. des RG vom 9. Oktober 1926) **88.** 255.
— Tariffähigkeit einer Arbeitgebervereinigung (Entsch. des RG. vom 29. Oktober 1926) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 8.
— Überstundenarbeit und kurze Lieferfristen (bei Vergebung öffentlicher Arbeiten und Aufträge), Runderlaß des preuß. Ministers des Innern vom 9. Februar 1927 **43.** 164.
— Unabsetzbarkeit der Richter. Den Schutz des Art. 104 der Reichsverfassung genießen nur die Richter der ordentlichen Gerichtsbarkeit. Mit dem Ausscheiden aus ihrer früheren Stelle im preußischen Justizdienst haben sie alle mit ihr für sie verbundenen Rechte, auch das der Unabsetzbarkeit, aufgegeben (Entsch. des RG vom 11. November 1926) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 170.
— Unfallrente, Wirksamkeit des Verzichts auf ... gegenüber dem Verletzten und der ersatzberechtigten Krankenkasse **7.** 111.
— Uniform, schon das »Tragen« einer ... ist unter Strafe gestellt, nicht erst die erfolgreiche Täuschung (Entsch. des RG vom 4. November 1926) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 59, **57.** Jahrg. 1926 Beil. (Rechtsprechung) 749, **43.** 55.
— Bauliche Unterhaltung der staatseigenen, vom Staate angemieteten oder ihm zur Nutzung überwiesenen Gebäude und Gebäudeteile (Begriff der A = Arbeiten, Runderlaß des preuß. Finanzministers vom 7. Februar 1927) **56.** 19, **43.** 163, **89.** 116, **30.** 75, **42.** 305.
— Unterricht, Gestaltung des fremdsprachlichen ..., von Dr. Evenius, Postdirektor **76.** Jahrg. 3 S. 137.
— Unterschlagungen, Verhütung von ..., von Dr. rer. pol. Couvé, Eisenbahnoberinspektor **88.** 76.
— Die wirtschaftliche Unzulänglichkeit der öffentlichen Verwaltung **23c.** Nr. 7 S. 8.
— Der Verband der deutschen Reichs-, Post- und Telegraphenbeamtinnen **36.** Bd. 2 S. 15.
— Verpachtung von Grundstücken des Reichs, allgemeine Bedingungen für die ... (Erlaß des Reichsarbeitsministers vom $\frac{17.\ \text{November}\ 1925}{22.\ \text{November}\ 1926}$ **62.** 3.
— Versicherung an Eides Statt, welchen Wert hat eine der Deutschen Reichspost gegenüber abgegebene ...?, von Palm, Postinspektor **70.** 83.
— Versicherungsgeschäft, Wiederaufbau des deutschen ..., von Prof. Dr. Manes **40a.** 241.
— Versicherungswesen. Hat die Erwerbsunfähigkeit eines Versicherten ihren Grund lediglich in seiner Vorstellung, krank zu sein, oder in mehr oder minder bewußten Wünschen, so ist ein vorangegangener Unfall auch dann nicht eine wesentliche Ursache der Erwerbsunfähigkeit, wenn der Versicherte sich aus Anlaß des Unfalls in den Gedanken, krank zu sein, hineingelebt hat, oder wenn die sein Vorstellungsleben beherrschenden Wünsche auf eine Unfallentschädigung abzielen oder die schädigenden Vorstellungen durch ungünstige Einflüsse des Entschädigungsverfahrens verstärkt worden sind (Entsch. des RVA vom 24. September 1926) **2.** Jahrg. 1926 S. 480, **7.** 23.
Deutschland. Versicherungswesen. Ist eine förmliche, schriftliche Verzichtserklärung nach § 20 des Angestelltenversicherungsgesetzes oder § 1242c der Reichsversicherungsordnung zur Wahrung des Rechtes auf Weiterversicherung und der Rentenanrechte aus dieser unerläßlich?, von Dr. Sonderhoff, Regierungsdirektor **7.** 113.
— Die Versorgungsanstalt der Deutschen Reichspost, von Bender **36.** Bd. 2 S. 3.
— Der Verwaltungsrat der Deutschen Reichspost, von Steinkopf, M. d. R. **36.** Bd. 2 S. 61.
— Verwaltungsvereinfachung **18.** Nr. 10 S. 5.
— Das Verwaltungszwangsverfahren der Deutschen Reichspost im preußischen Staatsgebiet **53.** Jahrg. 1926 S. 611.
— Widerruf, zum ... »bei« der Behörde ist nicht erforderlich, daß das Schriftstück an einen zur Vertretung der Behörde berufenen Beamten gelangt ist. Es braucht nur der Behörde zugänglich zu sein usw. (Entsch. des RG vom 6. Januar 1927) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 309, **57.** Beil. (Rechtsprechung) 131.
— Wirtschaft, die Entwicklungslinie der deutschen ..., von Freiherrn von Bissing **31a.** 223.
— Wirtschaft und Beamtentum **20.** 6.
— Wirtschaftsführung unter Beteiligung der Arbeitnehmer **19.** Nr. 7 S. 4.
— Die Wirtschaftspolitik der Deutschen Reichspost (Vortrag des Ministerialdirektors Klauke und des Ministerialrats Dr. Andersch) **55.** 17, **54.** 18, **51.** 52, **23.** 101, **14.** 53, **10.** 33.
— Wohlfahrtseinrichtungen der Deutschen Reichspost, eine kurze Streife durch die ... **53.** 9.
— Wohnungsbau, die Zukunft der Finanzierung des ..., von Dr. Wölz, Ministerialrat **87.** 14, **13.** 105.
— Wohnungsbauprogramm und Wohnungspolitik, von von Gruner, Verwaltungsrechtsrat **87.** 67. 82.
— Wohnungsbeschaffung für versetzte Beamte, Vf des Reichsministers der Finanzen vom 20. Dezember 1926 **59.** Jahrg. 1926 S. 163, **62.** 1, **55.** 20, **24.** Jahrg. 7 S. 250, **3.** 9, **23.** 107.
— Die gemeinnützigen Wohnungsfürsorgegesellschaften, insbesondere in Preußen, von Dr. Pauly, Geh. Oberregierungsrat und Ministerialrat **87.** 2. 33. 55.
— Das Wohnungsproblem, von Schwan **87.** 16.
— Wohnungszwangswirtschaft, Mieterschutz für Behörden nach Lockerung der ... (Runderlaß des preuß. Ministers für Volkswohlfahrt vom 8. Dezember 1926), Behörden in angemieteten Diensträumen **42.** 11, **62.** 2.
— Zeitarbeiter, die wirtschaftliche Bedeutung der Beschäftigung von ... in der Bahnunterhaltung, von Senft, Vizepräsident **58.** 42.
— Zeugen oder Sachverständige, Ladung öffentlicher Beamten als ... (Vf des preuß. Justizministers vom 9. Februar 1927) **40.** 30, **24.** Jahrg. 7 S. 304.
— Die sozialen Zuschläge und die kommende Besoldungsordnung **50.** 149.
— Bayern. Die Baukunstausstellung München 1926, von Lechner (Postbauten) **78.** 65.
— — 50 Jahre bahnärztlicher Dienst im Bereiche der Gruppenverwaltung Bayern, von Dr. Reindl, Reichsbahndirektor **88.** 102.
Danzig. Die Aufgaben der Post- und Telegraphenverwaltung der Freien Stadt Danzig **36.** Bd. 2 S. 68.
Belgien. Die belgischen Post- und Telegraphenbediensteten **36.** Bd. 2 S. 11.
England. Beamtenverhältnisse (Gewerkschaftsbewegung, Löhne, Pensionen) **36.** Bd. 2 S. 22.
— Einfluß des englischen Kohlenstreiks auf den Post-, Telegraphen- und Fernsprechverkehr **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 1.
Frankreich. Gehalts- und Gehaltszulagenbewegung der französischen Beamten, von Digat **36.** Bd. 2 S. 33.
— Gliederung der Bezirkspostbehörden der französischen Post-, Telegraphen- und Fernsprechverwaltung und Umformung gewisser Dienstzweige **73.** 20, **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 1. 9.
— Das französische Postfinanzgesetz vom 30. Juni 1923 (ein kritischer Vergleich), von Dr. jur. Staedler, Postrat **75.** Jahrg. 3 S. 161.

Frankreich. Überschuß der französischen Postverwaltung **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 9.

Italien. Das italienische Arbeitsrecht (Streiks, Aussperrungen, Beamte) **16.** 375.

Österreich. Zum Begriff des Koalitionsrechts **16.** 163.
— Organisation der Postbeamtenschaft **36.** Bd. 2 S. 24.

Schweiz. Der Haushalt der schweizerischen Post- und Telegraphenverwaltung **73.** 42. 72.

Tschechoslowakei. Probleme der Post- und Telegraphenverwaltung (Kommerzialisierung der Betriebe, Krankenversicherung des Personals) **36.** Bd. 2 S. 6. 41.

Ungarn. Das Post- und Telegraphenwesen Ungarns im Jahre 1925/26, von Belling, Ministerialamtmann **10.** Jahrg. 1926 S. 298.

Amerika. Vereinigte Staaten von Amerika. Der Postbetrieb in den Vereinigten Staaten von Amerika, von Murphy **36.** Bd. 2 S. 77.
— — Das neue Schlichtungsverfahren im Eisenbahnverkehrsgewerbe der Vereinigten Staaten von Amerika, von Paschasius, Reichsbahnoberamtmann **88.** 96.

II. Postwesen.

Allgemeines. Briefbeutelverschluß im internationalen Verkehr (Verschluß durch Bindfaden) **73.** 17.
— Briefkasten, zur Jahrhundertfeier des ... **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 2.
— Briefmarkenfälschungen, ein internationales Abkommen zur Verhütung von ... vorgeschlagen **53.** 75.
— Der deutsch-englische Fährbootwagenverkehr, von Dr. Schultz **88.** 19.
— Die Fährverbindungen Saßnitz–Trälleborg und Warnemünde–Gjedser, von Dr. Hirt **88.** 98.
— Flugverbindung England–Indien **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 10.
— Neuzeitliche Förderung, von Reimer, Ingenieur (Paketkarren der Post) **23c.** Nr. 4 S. 2.
— Kraftwagen-Reparaturwerkstätten, Richtlinien zur Beurteilung der Feuersgefahr in ..., von Henne, Professor **48.** 253.
— Transatlantik-Luftverkehr, über die Möglichkeiten eines ... **33.** 415.
— Luftpostverkehr Ägypten–Indien **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 4, **73.** 54.
— Luftverkehr Frankreich–Südamerika **33.** 426.
— Luftverkehrslinie Sevilla–Buenos Aires **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 4. 11.
— Mechanisierung des Zählens und Auszahlens von Hartgeld **85b.** 43.
— Postverein, vom Deutsch-Österreichischen ... zum Weltpostverein, von Müller, Postinspektor **52.** 104. 135. 153. 169.
— Der Panamerikanische Postverein **23.** 145.
— Das Postwesen im Mittelalter **54.** 12.
— Schiffahrtskrise und Schiffahrtskartelle, von Prof. Dr. Sven Helander **86.** Jahrg. 1926 S. 233.
— Taxis, Grundbesitz und Wappen der ..., von Dr. Karll **23.** 17.
— Weltschiffahrt, die Lage der ... im Jahre 1926, von Kapitän Luensee, Regierungsrat **33.** 257.
— Das Windmühlenflugzeug »Autogiro«, von Dr.-Ing. Eisenlohr **72.** 230.
— Zeitung, die weltwirtschaftliche Bedeutung des Wissens um die ..., von Just **80.** 10.

Deutschland. Die Autobahn Köln–Düsseldorf, von Dr.-Ing. Hentrich, Oberbaurat a. D. **15.** Beil. (Stadt und Siedlung) 24.
— Botenwesen. Der Hamburg-Danziger (pommersche) Kurs, von Teubner, Postrat **10.** 14. 48.
— Brief, Versehen der Post bei Beförderung eines ..., unabwendbarer Zufall im Sinne des § 112 des preuß. Landesverwaltungsgesetzes (Entsch. des Preuß. OVG vom 1. Dezember 1925) **88.** Jahrg. 1926 S. 1369.
— Briefe, Entwendung von ... ist kein Diebstahl, wenn der Täter es nicht auf Ausnutzung der Briefe ihrem wirtschaftlichen Werte nach, sondern auf ihre Vernichtung absieht (Entsch. des RG vom 29. November 1926) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 115.

Deutschland. Ein Briefkasten ist für die zur Versendung durch die Post hineingeworfenen Briefe ein »zur amtlichen Aufbewahrung bestimmter Ort« (Entsch. des RG vom 22. November 1926) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 113.
— Briefverteilfächer, selbsttätige Sammeleinrichtung zum Leeren von ..., von Raddatz, Oberpostrat **76.** Jahrg. 3 S. 113.
— Briefverteilung. Das Sammelbund- und Leitpunktverfahren **23.** 51.
— Diebstahlsbekämpfung (bei der Reichsbahn), von Beier, Eisenbahninspektor **58.** 70.
— Dienstbriefe, der Vermerk auf ... »frei laut Ablösung (Unterschrift)« stellt keine öffentliche Urkunde dar. Der Wortlaut läßt jeden Hinweis darauf, daß der Vermerk von einer öffentlichen Behörde herrühre, vermissen. Ein Siegel oder Stempel ist ihm nicht beigefügt usw. (Entsch. des RG vom 23. November 1926) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 178.
— Einsatzkarren zum Sammelaustausch von Paketen, von Lüttschwager, Oberpostdirektor **14.** 52.
— Einschreibbrief, Entwendung eines von einem Schalterbeamten angenommenen ... durch einen anderen Schalterbeamten. Nicht »amtlich zugänglich« ist ein Gegenstand in einem Raum, den der Beamte unbeobachtet nur auf dienstwidrige Weise betreten kann (Entsch. des RG vom 21. Dezember 1926) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 247.
— Eisenbahn und Lastkraftwagen, insbesondere Wettbewerbstarife, von Dr. Sauter, Reichsbahnoberrat **88.** 50.
— Fahrlässigkeit des Kraftfahrzeugführers, zur strafrechtlichen Beurteilung der ..., von Dr. Wille, Rechtsanwalt **26.** Bd. 44 S. 125.
— Freistempler **23.** 34, **75.** 13.
— Gebührennachlässe der Post (bei dem sogenannten Selbstbuchverfahren der Auflieferer von Paketen, bei der Auflieferung großer Mengen von Briefen usw. wird der Post Arbeit abgenommen, trotzdem eine Handelskammer gegen die Gewährung von Portovergünstigungen an die Auflieferer) **23.** 155.
— Die Haftpflicht im Kraftwagenverkehr **50.** 133.
— Die Hamburg–Amerika-Linie zu Anfang 1927 **23.** 137.
— Kassen- und Buchführung, »*Rpf*« für Reichspfennig (Erlaß des Reichsministers der Finanzen vom 20. Januar 1927) **3.** 17. 44, **23.** 140, **56.** 39.
— Kraftfahrliniengesetz, Entwicklung und Bedeutung des ..., von Dr. Kes **26.** Bd. 44 S. 106. 271.
— Kraftfahrzeugbesitzer, Geschenkannahme für die Verletzung der Pflicht zur Amtsverschwiegenheit liegt vor, wenn ein Beamter gegen Entgelt unbefugt das Verzeichnis der ... seines Bezirks mitteilt. Ohne Belang ist, daß die Mitteilung dem Beamten von seinem Vorgesetzten gestattet und daß ihm alsdann eine Vergütung hierfür zugestanden werden konnte (Entsch. des RG vom 25. Oktober 1926) **57.** Jahrg. 1926 Beil. (Rechtsprechung) 749, **24.** Jahrg. 7 S. 254.
— Kraftfahrzeuge im Deutschen Reiche 1926 (Kraftomnibusse der Deutschen Reichspost und der Verkehr auf den Kraftpostlinien) **66.** Jahrg. 1926 Heft 4 S. 96, **23.** 249.
— Ein Kraftfahrzeugführer, der — wenn auch nur selten — gelegentlich bei der Fahrt angetrunken ist, darf nicht zum Führen von Kraftfahrzeugen bestellt werden (Entsch. des RG vom 30. November 1925) **23.** 36. 228.
— Kraftfahrzeugsteuer, zur Frage der ..., von Holst, Oberpostrat **23.** 204.
— Das neue Kraftfahrzeugsteuergesetz, von Dr. Boethke, Reichsfinanzrat **26.** Bd. 44 S. 102.
— Kraftfahrzeugverkehr, Runderlaß des preuß. Ministers für Landwirtschaft vom 2. März 1927, betr. Geschwindigkeitsbeschränkungen im ... **42.** 216.
— Kraftpostverkehr, wichtige gesetzliche Bestimmungen für den ..., von Rothe, Postrat **14.** 49.
— Kraftwagenstraßen, zur Frage der selbständigen ..., von Dr. Baron von Stempel, Landrat **23c.** Nr. 1 S. 2.
— Kraftwagenverkehr der Eisenbahn, Richtlinien für die Einrichtung von Kraftfahrlinien mit einer Anweisung zur Berechnung der Selbstkosten des Eisenbahnbetriebs zum Vergleich mit den Selbstkosten des Kraftwagens **58.** 102. 113.

Deutschland. Kraftwagenverkehr. Wieweit haftet die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft für Unfälle, die ihre Beamten bei Dienstreisen in Kraftfahrzeugen erleiden?, von Dr. Kröner, Reichsbahnrat 88. 210.

— Kursbuch. Aus der Werkstatt des Reichs-Kursbuchs und der Postleithefte, von Brestrich, Rechnungsrat und Ministerialamtmann **76.** Jahrg. 3 S. 179.

— Landpostwesen, Umgestaltung des ... **14.** 28, **51.** 78. 110. 187.

— Landpostwesen, die Umgestaltung des ..., eine kritische Betrachtung zur Denkschrift der Deutschen Reichspost **17.** 29.

— Norddeutscher Lloyd, siebzig Jahre ..., von Prof. Dr. Schilling **33.** 329.

— Luftfahrt. Die Entwicklung unserer Verkehrsflugzeuge im Jahre 1926, von Eicke, Hauptmann **33.** 255.

— Die Deutsche Lufthansa im Jahre 1926 **23.** 130.

— Mechanisierung, Wege zur ... der Abfertigung von Gütern, von Dr. Gau **88.** 233.

— Meilen- und Postsäulen, alte ... in Deutschland, von vom Domsitz **47.** 17.

— Der Nachrichtendienst des sächsischen Hofes vom 15. bis 18. Jahrhundert, ein Beitrag zur Geschichte der geschriebenen Zeitungen, von Kleinpaul (Postzeitungen, Postzettel) **85.** Bd. 82 S. 394.

— Die Nebenbetriebe der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft auf dem Gebiet des Personenverkehrs, von Köhler (Verbindung mit dem Reichspostministerium, Kursbuchstelle) **9.** 81. 110.

— Postboten aus alter Zeit, von Rennert, Oberpostinspektor **47.** 3.

— Postgeschichte. Die ersten Uniformen der hannoverschen Postbeamten, von Rennert, Oberpostinspektor **23.** 35.

— Postgeschichte. Nürnberg und Taxis im Kampfe um das Boten- und Postwesen 1615 bis 1650, von Teubner, Postrat **23.** 189. 207. 224.

— Postgesetz. Der Streit um die Hauptbriefverteilungsstelle der Stadtgemeinde Berlin, die Berliner Bezirksämter sind staatsrechtlich nicht Abteilungen des Magistrats, sondern selbständige Behörden und schon deshalb selbständige Postverkehrspersönlichkeiten (Entsch. des RG vom 8. November 1926) **23.** 71. 121, **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 128, **10.** 56.

— Postgesetz, zur Auslegung des § 7 des ..., angebliche Beraubung eines Wertbriefs (Entsch. des LG Karlsruhe vom 14. Dezember 1926) **14.** 44, **52.** 106, **75.** 112, **23.** 228.

— Posthaftung bei unrichtiger Auskunft, von Dr. jur. Staedler, Postrat **86.** Jahrg. 1926 S. 271.

— Postscheckverkehr. Gegenüberstellung der Arbeitsmethode an den verschiedenen Buchungsmaschinen **74.** 10. 43.

— Postscheckverkehr. Kontoauszug des Postscheckamts eine beweiserhebliche Urkunde (Entsch. des RG vom 20. September 1926) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 6, **52.** 75, **20.** 226.

— Der Poststempel von übermorgen, von Fink, Fabrikorganisator **49.** 159.

— Der Postzeitungsverkehr, von Krimphove, Oberpostrat **14.** 65.

— Postzeitungsvertrieb, Ersparnisse und Vereinfachungen bei Abwicklung des ..., von Dietsch, Rechnungsrat und Ministerialamtmann a. D., sowie von Hager, Postinspektor **23c.** Nr. 3 S. 3, Nr. 6 S. 4.

— Der telegraphische Reichsbank-Giro-Verkehr in der Praxis, von Koratkowski, Bankdirektor **40a.** 264.

— Rohrpost, 40 Jahre Hamburger ... **23.** 140.

— Scheckverkehr, überflüssige Unterschriften im ..., von Dr. Kronstein **85b.** 102.

— Sortierbandwerk, von Heeger, Oberpostdirektor **76.** Jahrg. 3 S. 193.

— Die Verkehrspolitik der Deutschen Reichspost (Vortrag des Ministerialdirektors Küsgen) **23.** 41, **14.** 41.

— Wiegefehler, Haftung der Eisenbahn für ..., von Dr. Jahnke, Reichsbahnassessor **88.** 107.

— Die Wurfsendung, von Simader **49.** 162.

— Wurfsendung, die Vorteile der ... für Genossenschaften **13.** 140.

— Deutsches Zeitungswesen in alter Zeit, von Teubner, Postrat **17.** 100.

England. Der britische Lufthaushalt für 1926 **86.** Jahrg. 1926 Beil. (Verkehrsarchiv) 49, **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 11.

Niederlande. Gesetz über die öffentlichen Verkehrsmittel mit Ausnahme der Eisenbahnen vom 30. Juli 1926 (Postsachen) **9.** 201.

Österreich. Luftverkehr in Österreich **88.** 141. 345. 419.

— Der Postkraftwagenverkehr **88.** 251.

— Postsparkassenwesen (Verluste der Postsparkasse durch Gewährung von Krediten an Privatfirmen usw.) **82.** 53.

Rußland. Zollordnung der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken **25.** 201.

Schweden. Das neue Postgebäude in Gotenburg **73.** 1.

Afrika. Belgisch Kongo. In- und ausländische Postverbindungen **73.** 12.

Amerika. Mexiko. Briefgebühren (Heuschreckenabgabe) **82** 224.

— Vereinigte Staaten von Amerika. Bahnpostdienst **88.** 112.

— — Etwas vom amerikanischen Postdienst **19.** Nr. 3 S. 3.

— — Flugpostdienst **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 11

— — Das Heer der Postbeamten in den Vereinigten Staaten von Amerika **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 2.

— — Das amerikanische Luftverkehrsnetz **86.** Jahrg. 192 Beil. (Verkehrsarchiv) 49, **23.** 57, **88.** 169.

— — Postbeförderung (Beraubung von Posttransporten) **14** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 1.

— — Ein drohender Riesenkampf der amerikanischen Automobilindustrie, von Dr. Lufft **23b.** 230.

Asien. China. Chinas Postfinanzverhältnisse **14.** Beil. (De Verkehr im Auslande) 1, **82.** 219.

Australien. Luftpostdienst **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande 12.

III. Telegraphen- und Fernsprechwesen.

(Mit Ausnahme des drahtlosen Telegraphierens und Fernsprechens [s. unter IV])

Allgemeines. Der Ausbau des europäischen Fernsprechwesens und die Mitwirkung Deutschlands, von Dr. Runkel **52** 22, **80.** 42.

— Azorenkabel, die Auslegung des ... der Deutsch-Atlantischen Telegraphengesellschaft, von Gieß, Oberpostrat **10.** Jahrg 1926 S. 281, **80.** 42, **23.** 182, **27.** 367.

— Bildtelegraphie **70.** Beil. (Werk-Praxis) 47, **71.** 31, **53.** 131

— Chiffriermaschinen, die Erfindung mechanischer und elektrischer ... (Geheimschriften in der Nachrichtenübermittlung) **49.** 112.

— Edison, von Bölling (Telegraphen- und Fernsprechapparate **72.** 104, **21.** 367.

— Die Entwicklung und Geschichte des Fernsprechers **70.** 9 **17.** 85, **51.** 127. 143. 154. 166.

— Entwicklungswege der modernen Telegraphie **70.** Beil (Werk-Praxis) 103.

— Erdstromstörungen **71.** 20.

— Das Fernkabel Nürnberg–Wien (Vortrag des Sektionschefs und Generaldirektors für die österreichische Post- und Telegraphenverwaltung Hoheisel) **28.** Heft 3 (Januar 1927) 3, **27.** 176.

— Der Baird'sche Fernseher, von Dr. Lertes **72.** 66.

— Fernsprechkabelleitungen, über Nachbildungen von ..., von Dr. Weinitschke **71.** 40.

— Das europäische Fernsprechnetz und die hemmenden Echoeffekte **53.** Jahrg. 1926 S. 620.

— Europäischer Fernsprechverkehr und seine Tarife, von Lindow **28.** Heft 3 (Januar 1927) 17.

— Fernsprechweitverkehr in den Vereinigten Staaten von Amerika und in Europa **28.** Heft 3 (Januar 1927) 63.

— Internationaler Fernsprechweitverkehr und Presse, von Dipl.-Ing. Gesell, Chefredakteur der Telegraphen-Union **28** Heft 3 (Januar 1927) 31.

— Gesprächszähler, über einen nach dem Ankergangprinzip arbeitenden ..., von Dr. Augustin **71.** Jahrg. 1926 S. 394

— Internationale Handelskammer und Fernsprechweitverkehr **28.** Heft 3 (Januar 1927) 36.

llgemeines Kapital, im Fernsprechverkehr angelegtes ... **28.** Heft 3 (Januar 1927) 67.
— Leitsätze für Maßnahmen an Fernmeldeanlagen des öffentlichen Verkehrs und an Bahnanlagen mit einphasigem Wechselstrombetrieb im Hinblick auf gegenseitige Näherungen, von Brauns, Ministerialrat **71.** 1.
— Eine Meßeinrichtung für betriebsmäßige Verstärkungsmessungen bei Verstärkerämtern, von Grimsen **71.** 49.
— Elektrisches Nachrichtenwesen (Fernsprechwesen, Telegraphie, Funkwesen) **27.** 219.
— Rundfunkdarbietungen, Übertragung von ... in Fernkabeln, von Fiedler **28.** Heft 3 (Januar 1927) 38, **23.** 155.
— Neuer Schnellläuferwähler (erhöhte Leistungsfähigkeit und Verbilligung der Selbstanschluß-Fernsprechanlagen), von Aldendorff, Zivilingenieur und Sachverst. f. Patentwesen **27.** 309.
— Die mechanische Sicherheit von Freileitungen aus Aluminium und Stahlaluminium, von Dipl.-Ing. Bürklin **27.** 355.
— Start-Stop-Fernschreiber »Teletype«, Urteile über den ... **70.** Beil. (Werk-Praxis) 129. 162.
— Die dritte Tagung des Internationalen Beratenden Ausschusses für den Fernsprechweitverkehr in Paris **28.** Heft 3 (Januar 1927) 42.
— Bevorzugte Telegramme **6.** 105.
— Der Internationale Beratende Telegraphenausschuß **28.** Heft 3 (Januar 1927) 46.
— Telegraphenkonferenz zu Rom (1871—1872) **38.** Jahrg. 1926 S. 234.
— Telegraphiergeschwindigkeit und Einheitstelegraph, von Sattelberg **70.** 81.
— Der 4. Internationale Telegraphisten-Wettstreit zu Como **70.** 3. 65. 162, **23.** 108, **53.** 76, **38.** 28. 52.
— Übertragungsmaß, welches ... ist zum Gebrauch in der Ferntelephonie zweckmäßig und wie wird es gemessen?, von Schulz, Oberpostrat **71.** Jahrg. 1926 S. 370.
— Das Vibrationsrelais von Gulstad, von Steffens, techn. Telegraphensupernumerar **70.** Beil. (Werk-Praxis) 21.
— Volta (zu seinem 100. Todestag am 5. März), von Geh. Rat Dr. Wachsmuth, Universitätsprofessor **72.** 171.
— Zahl der Fernsprecher in größeren Städten der Welt **70.** Beil. (Werk-Praxis) 111.
— Zulässigkeit, über die Prüfung der ... von Näherungen zwischen Fernmeldefreileitungen und oberirdischen Drehstromleitungen, von Dr. Klewe **27.** 197. 238.

Deutschland. Aufgaben und Stellung des Telegraphentechnischen Reichsamts in der deutschen Reichspostverwaltung, von Wagner, Postrat **14.** 3.
— Dienstunregelmäßigkeiten, folgenschwere ... eines Telegraphenbeamten (Beseitigung von Namenseintragungen in den Störungsbüchern zwecks Aneignung der Vergütung für Mehrausgaben im Baudienst, Zuchthaus- und Geldstrafe) **23.** 123.
— Disziplinarverfahren. Vernichtung von Telegrammurschriften zu Ortstelegrammen nach Zustellung der Telegrammausfertigungen, Unterschlagung der Telegrammgebühren (Entsch. des Reichsdisziplinarhofs vom 26. Oktober 1926) **23.** 121.
— Eintragung der Berufsangabe in das Fernsprechbuch in bestimmter Form, kein Rechtsanspruch des Teilnehmers auf ... (Entsch. des LG I Berlin vom 15. Dezember 1926) **75.** 113, **10.** 83.
— Zwangsweise Einziehung von Fernsprechgebühren während einer Geschäftsaufsicht über das Vermögen des Teilnehmers; nachträgliche Anfechtung dieser Einziehung im späteren Konkurs des Teilnehmers (Entsch. des AG Rathenow vom 11./18. November 1926) **10.** 57.
— Einige Erläuterungen zu den »Vorschriften für die bruchsichere Führung von Hochspannungsleitungen über Postleitungen«, von Schmidt, Postrat **70.** 113. 137.
— Der einmalige Fernsprechbeitrag und seine Aufwertung **75.** 8, **54.** 11, **55.** 21, **26.** Bd. 44 S. 165, **70.** 36, **16.** 216.
— Das amtliche Fernsprechbuch (§ 14 der Fernsprechverordnung vom 21. Juni 1924) ist ein urheberrechtlich geschütztes Werk (Entsch. des Hanseatischen OLG Hamburg vom 20. Juli 1926 und des AG München vom 4. Oktober 1926) **10.** Jahrg. 1926 S. 306, Jahrg. 1927 S. 59, **75.** 67.

Deutschland. Das amtliche Fernsprechbuch und die deutsche Sprache **46.** 39.
— Fernsprechgebühren, über die Notwendigkeit einer Neuregelung der ... (Vortrag des Staatssekretärs Dr. Feyerabend), Fernsprechordnung **23.** 26. 124, **75.** 6. 19. 54. 62. 72. 82. 90. 100. 108, **51.** 17. 21. 121, **20.** 30, **11.** 34, **52.** 51, **14.** 23. 38, **54.** 64, **50.** 100.
— Fernsprechrechnungsdienst, von Peglow, Oberpostrat **76.** Jahrg. 3 S. 129.
— Der Fernsprechverkehr Deutschlands mit dem Auslande, von Zimmer, Ministerialamtmann **10.** 5. 43.
— Fernsprechverkehr, Einschränkung des ... bei der Marineverwaltung (Vf vom 20. Januar 1927) **41.** 12.
— Fernsprechverstärkerämter neuer Bauart, von Zühlke, Postrat **71.** 9.
— Die Finanzierung des Fernsprechwesens, von Dr. Runkel **14.** 51.
— Hinterziehung von Ferngesprächsgebühren (Angabe einer fremden Nummer durch einen Teilnehmer, Entsch. des AG Heiligenbeil vom 8. September 1926) **75.** 103.
— Inlandstelegraphie und Auslandsdienst im Fernmeldewesen (aus einem Vortrag des Ministerialdirektors Dr. Craemer) **14.** 66.
— Kabelabschluß- und Verzweigeranlagen, von Senger **71.** 16.
— Leichte Kopffernhörer, von Eickhoff, Postinspektor **74.** 59.
— Die Normung in der deutschen Elektrotechnik, von Heym, Oberingenieur **27.** 1.
— Ortsgesprächzählungen, der Fernsprechteilnehmer, der die Unrichtigkeit der . . . der Reichspost behauptet, muß die Unrichtigkeit beweisen (Entsch. des AG. Berlin-Charlottenburg vom 14. Juni 1926 und des AG. Hamburg vom 11. Januar 1927) **75.** 66. 113, **23.** 138, **10.** 59. 84.
— Pflicht des Hauseigentümers zur Ausstellung einer Hausbesitzererklärung (§ 12 II der Fernsprechordnung) für einen Stockwerksmieter (Entsch. des AG Hamburg vom 16. Dezember 1926) **75.** 102.
— Der Rechtsweg im Postverkehrsrecht (ein Nachwort von Dr. Staedler), Fernsprechgebühren **26.** Bd. 44 S. 139.
— Kleine SA-Ämter, von Minx, Postrat **71.** Jahrg. 1926 S. 376.
— Seetelegraphie, zur Geschichte der deutschen... **50.** 74. 86. 98.
— Sprechzeug im Fernsprechdienst **74.** 21.
— Telegraph, Fernsprecher und Funkdienst (Vortrag des Ministerialdirektors Dr. Craemer) **23.** 77.
— Telegraphen- und Fernsprechwesen in Deutschland im Rechnungsjahre 1924 **38.** 13.
— Vereinigung von Telegraphen- und Fernsprechapparaten **27.** 332.
— Vertragsantrag mit der Abrede der Annahme durch Fernsprecher, Störung im Apparat des Antragenden (Entsch. des RG vom 19. Juni 1926) **16.** 317.
— Die Wirtschaftlichkeit des Telegraphenbetriebs, von Schneidler, Postinspektor **70.** 57.

Belgien. Verselbständigung des Telegraphen- und Fernsprechbetriebs **82.** 165.

England. Entwicklung des englischen Fernsprechwesens **70.** 95.
— Das Fernsprechkabel und die Verstärkerämter zwischen London und Glasgow **28.** Heft 3 (Januar 1927) 54.

Finnland. Der Anschluß Finnlands an das europäische Fernsprechnetz **28.** Heft 3 (Januar 1927) 34.
— Der finnische Fernsprechverkehr **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 2.

Island. Telegraphen- und Fernsprechwesen 1923 bis 1925 **38.** 32.

Schweden. Das schwedische Fernkabelnetz **27.** 332.

Schweiz. Bau des Fernkabels Bellinzona–Lugano–Chiasso **28.** Heft 3 (Januar 1927) 49.

Spanien. Das spanische Fernsprechnetz **28.** Heft 3 (Januar 1927) 68.
— Telegraphen- und Fernsprechwesen in Spanien im Jahre 1923 **38.** 30.

Tschechoslowakei. Das tschechoslowakische Fernkabelnetz **28.** Heft 3 (Januar 1927) 66.

Amerika. Mexiko. Der Fernsprecher in Mexiko **23.** 124.
— Vereinigte Staaten von Amerika. Einiges aus dem Fernsprechbetrieb in Amerika **27.** 20.

Asien. Siam. Telegraphen- und Fernsprechwesen in Siam 1922/23 und 1923/24 **38.** 33.

Australien. Zuschüsse für die Telegraphie (Mehrausgaben) **70.** 95

IV. Drahtloses Telegraphieren und Fernsprechen.

Allgemeines. Akkumulatoren für Rundfunkempfangsgeräte, von Dr.-Ing. Albrecht **27.** 274.

— Antennenkopplung, Fragen der ..., von Dr. Zepler **69.** Jahrg. 8 Nr. 44 S. 79.

— Die Anwendung von Quarzkristallen in der Radiotechnik, von Gadamer **21.** 603, **70.** Beil. (Funk-Praxis) 101.

— Die Aufnahme von Röhrenkennlinien, von Scheibe **31.** Beil. (Funk-Bastler) 169.

— Die Ausbreitung elektromagnetischer Wellen, nach einem Vortrag des Geh. Rats Prof. Dr. Zenneck, bearbeitet von Dr. Gehne **31.** Beil. (Funk-Bastler) 1, **27.** 210.

— Behandlung, über die . . . und gleichmäßige Beanspruchung aller Zellen der Sammlerbatterie als Anodenstromquelle, von Schmidt **70.** Beil. (Funk-Praxis) 67.

— Beitrag zur Kompensierung des Antenneneffekts von Peilern, von Michelssen **69.** Jahrg. 8 Nr. 44 S. 71.

— Ein Beitrag zur Theorie der Niederfrequenzverstärkung mit Widerstandskopplung, von Kafka **35.** Bd. 29 S. 39.

— Berichtigungszwang für den Rundfunk ? **31.** 90.

— Bildtelegraphie, die Fortschritte der . . . Telefunken-Karolus-Siemens, von Schröter **69.** Jahrg. 8 Nr. 44 S. 5.

— Ein Dreiröhrengerät in Leithäuser-Schaltung, von Dr. Heinze **31.** Beil. (Funk-Bastler) 85.

— Das Eigentumsrecht an den elektrischen Wellen **75.** 44.

— Die Einstellung und Bedienung des Tropadyne-Empfängers **31.** Beil. (Funk-Bastler) 72.

— Eisendrosseln, über Steuerung mit . . ., von Strigel **35.** Bd. 29 S. 10.

— Der »Elstree-Solodyne«-Empfänger, von Meisel **31.** Beil. (Funk-Bastler) 183.

— Entnahme des Anodenstroms aus dem Lichtnetz, von Sutaner **70.** Beil. (Funk-Praxis) 97. 123.

— Neue Ergebnisse im Funkpeilwesen während des Jahres 1926, von Dr. Fischer **33.** 68.

— Die Ermittlung wahrer Funkstrahlrichtungen auf Landpeilstationen, von Nitzsche, Korvettenkapitän a. D. **69.** Jahrg. 8 Nr. 44 S. 72.

— Fading und Erdströme, von Dr. Adam **21.** Beil. (Die Technik) 97.

— Fernkinematograph, auf dem Wege zum elektrischen . . ., von Freund, Ingenieur **31.** Beil. (Funk-Bastler) 113.

— Drahtloser Fernsprechverkehr London–New York. Hier London — Ist dort New York?, von Dr. Lertes **72.** 110, **14.** 31, **38.** 19.

— Funkbeschickungstheorie, weiterer Ausbau der ..., von Dr. Fischer **69.** Jahrg. 8 Nr. 44 S. 63.

— Internationale Funkkonferenz in Washington im Oktober 1927 **31.** 50, **27.** 210, **23.** 142.

— Funkwetterdienst auf kurzen Wellen, von Dr. Keil **21.** 607.

— Gegengewichte, über ..., von Jauer (gegen Störungen des Rundfunks) **21.** 531.

— Gleichrichtung in Widerstandsempfängern, die ..., von v. Ardenne **31.** Beil. (Funk-Bastler) 121.

— Grundlagen der Verstärkerröhrenherstellung, die physikalischen und chemischen ..., von Dr. Daudt **21.** 674.

— Der Heizbatterie-Netzanschluß, von Schwandt **31.** Beil. (Funk-Bastler) 173.

— Hertz, ein Pfadfinder des Funkwesens **31.** 71.

— Hertzscher Versuch, vom ..., zum Rundfunk, von Otto, Telegrapheninspektor **76.** Jahrg. 3 S. 153.

— Hochfrequenzverstärker, praktische Erfahrungen mit ..., von Rogge **21.** 606.

— Die Hochfrequenzverstärkung beim Leithäuser-Reinartz-Empfänger, von Ing. Sohst und Suckau **31.** Beil. (Funk-Bastler) 67.

— Ionisation, über die . . . der Atmosphäre und ihren Einfluß auf die Ausbreitung der kurzen Wellen der drahtlosen Telegraphie, von Dr. Lassen **69.** Jahrg. 8 Nr. 44 S. 26.

— Konferenz der »Union Internationale de Radiophonie« in Brüssel **21.** 539.

— Der Kopfhörer als Lautsprecher, von Dipl.-Ing. Finck **31.** Beil. (Funk-Bastler) 76.

Allgemeines. Kristalle, über piezo-elektrische ... bei Hochfrequenz, von Meißner **35.** Bd. 29 S. 20, **69.** Jahrg. 8 Nr. 44 S. 60.

— Kurzwellendienst (die internationalen Kennbuchstaben für Amateursender), von Dipl.-Ing. Mertz **21.** 751.

— Ein Kurzwellensender mit Fremdsteuerung, von Brockmann **31.** Beil. (Funk-Bastler) 55.

— Die Lautsprecherröhre, von Dr. Römhild **31.** Beil. (Funk-Bastler) 23.

— Gleichzeitige Luftstörungen in der drahtlosen Telegraphie, von Bäumler **35.** Bd. 29 S. 52.

— Mehrfachröhren, die Anwendung der ..., von Sutaner **70.** Beil. (Funk-Praxis) 13.

— Die Membran trichterloser Lautsprecher, von Popp **31.** Beil. (Funk-Bastler) 49.

— Messungen an Hochfrequenzkreisen, von Dr. Hagemann **31.** Beil. (Funk-Bastler) 81.

— Neigungswinkel, über die Bestimmung des . . . elektrischer Wellen und die Ausschaltung geneigt einfallender Wellen am Empfänger, von Esau **35.** Bd. 29 S. 4.

— Ein neues Netzanschlußgerät, von Rottmann **31.** Beil. (Funk-Bastler) 89. 103.

— Neues über die Ausbreitung von kurzen Wellen, von Quäck **35.** Bd. 28 S. 177.

— Die Niederfrequenzverstärkung beim Leithäuser-Reinartzgerät, von Ing. Sohst und Suckau **31.** Beil. (Funk-Bastler) 148.

— Die Rahmenantenne **31.** Beil. (Funk-Bastler) 139.

— Rahmenpeilen, über ... mit kurzen Wellen, von Dr. Michelssen **69.** Jahrg. 8 Nr. 44 S. 66.

— Relaxationsschwingungen, über . . . , von van der Pol jr. **35.** Bd. 28 S. 178.

— Das Rückstrahlfeld einer Hochantenne und seine Abhängigkeit von der Frequenz, von Dr. Fischer **4.** 21, **27.** 396.

— Die Rückwirkung bei fremdgesteuerten Röhrensendern, von Kummerer **69.** Jahrg. 8 Nr. 44 S. 20.

— Der Rundfunk im Rahmen des Verkehrswesens, von Dr. Runkel **18.** Nr. 12 S. 9.

— Die Rundfunk-Reglung in Amerika **31.** 39.

— Rundfunkstörungen **75.** 32, **21.** 462.

— Der neue Rundfunkwellenplan **31.** 15, **27.** 114, **71.** 21, **10.** 52.

— Schallwiedergabe, über klanggetreue . . . mittels Lautsprecher, von Gerdien **69.** Jahrg. 8 Nr. 44 S. 44.

— Schaltungen mit Mehrfach- und Doppelröhren, von Schwandt **31.** Beil. (Funk-Bastler) 33.

— Der Selbstinduktionskoeffizient, von Weichart **31.** Beil. (Funk-Bastler) 97.

— Selektivität des Empfängers, wie erhöht man die ...?, von Weichart **31.** Beil. (Funk-Bastler) 145.

— Sonnenfinsternis, Einfluß der ... vom 14. Januar 1926 auf die Fortpflanzung der drahtlosen Wellen (Beitrag der Abteilung für drahtlose Telegraphie des Post-, Telegraphen- und Fernsprechdienstes von Niederländisch Indien) **35.** Bd. 28 S. 189.

— Störungen des Rundfunkempfangs durch den Straßenbahnbetrieb, neuere Ergebnisse in der Beseitigung der ..., von Dipl.-Ing. Eppen, Postrat **27.** 97, **23.** 109, **31.** 41, **75.** 55, **71.** 79.

— Strahlungsuntersuchungen an Horizontalantennen, die in einer höheren Harmonischen erregt sind, von Grimsen **35.** Bd. 29 S. 25. 46, **27.** 403.

— Neue Systeme elektrischer Sprechmaschinen und Lautsprecher, von Dr. Norden **27.** 261.

— Die Technik des Rundfunk-Hochluftleiters **23.** 134.

— Der neue Telefunken-Peiler E 358 N **69.** Jahrg. 8 Nr. 44 S. 41.

— Theorie, zur ... der Seitenbänder, von Hiecke **35.** Bd. 28 S. 185.

— Tonfrequenz — Wechselstromgenerator, von Lubszynski **69.** Jahrg. 8 Nr. 44 S. 57.

— Das Übersetzungsverhältnis bei Verstärkertransformatoren, von von Ardenne **21.** Beil. (Die Technik) 99.

— Die Umwandlung eines Bildes in elektrische Telegraphierzeichen, von Schriever **69.** Jahrg. 8 Nr. 44 S. 35.

— Eine Ursache der Änderung des Polarisationszustandes kurzer Wellen, von von Korshenewsky **35.** Bd. 28 S. 184.

Allgemeines. Die Verhütung von Schäden durch Antennen, von Schergel **48.** 239.
— Ein Vierröhrengerät mit Drosselspulenkopplung, von Dr. Heinze **31.** Beil. (Funk-Bastler) 125.
— Ein Wellenmesser für alle Wellen, von Kratzenstein **31.** Beil. (Funk-Bastler) 105.
— Die neue Wellenverteilung, von Dr.-Ing. Harbich, Abteilungsdirektor **31.** Beil. (Funk-Bastler) 161.
— Der Weltrundfunkverein zur Wellenverteilung, Begriffsbestimmung des Rundfunks **31.** 50, **71.** 51. 79.
— Widerstandsverstärker, die Berechnung von ..., von Dr. Seidel **31.** Beil. (Funk-Bastler) 129.
— Zahl der Rundfunkteilnehmer in verschiedenen europäischen Ländern **23.** 109, **47.** 45, **71.** 51.
Deutschland. Antennenbau und Baupolizei (Genehmigung der Baupolizei zur Errichtung der Antenne) **70.** Beil. (Funk-Praxis) 71.
— Das Antennenrecht, von Thurn, Oberpostrat **23.** 80.
— Die Einnahmen der Deutschen Reichspost aus dem Rundfunk **75.** 32.
— Fernsprechleitungen sind nicht als Antenne zu benutzen **23.** 178, **71.** 80.
— Die Funkausstellung in Chemnitz **23.** 149.
— Die privaten Funksendeanlagen in Deutschland, von Dipl.-Ing. Mertz **21.** 177. 319. 464.
— Kriminalpolizeilicher Funkverkehr, Runderlaß des preuß. Ministers des Innern vom 14. Februar 1927 **43.** 187, **40.** 86.
— Der Funkwetternachrichtendienst in Deutschland, von Bethge, Oberpostinspektor **21.** Beil. (Die Technik) 819, **23.** 156.
— Hochantenne, die ein Mieter auf dem Dache des Nachbarhauses angebracht und von der er zu einem Fenster seiner Wohnung einen Zuleitungsdraht geführt hat; die Antenne liegt unter einem Fernsprechgestänge. Klage des Vermieters auf Beseitigung des Zuleitungsdrahts wegen Gefährdung seines Hauses (Blitz) (Entsch. des LG Stettin vom 22. November 1926) **21.** 466.
— Hörerzahlen, zur Frage der deutschen ..., von Dr. Antoine **21.** 608, **71.** 80.
— Kulturbeiräte, Aufgaben und Befugnisse der ... (Rede des Rundfunkkommissars Dr. Bredow) **21.** 438, **31.** 51.
— Lautsprecher, strafbarer ruhestörender Lärm durch ... **21.** Beil. (Die Technik) 106, **23.** 120, **47.** 45.
— Leistung und Anteil der Reichspost am Rundfunk **31.** 36.
— Die Leistungssteigerung der deutschen Rundfunksender, von Dr.-Ing. Harbich **31.** Beil. (Funk-Bastler) 177.
Deutsch
—
—
...kommissar
..., 54, **23.** 188.
...utschland, von Thurn, Oberpostrat
— Rund...streit, die Ergebnisse des..., von Dr. Smoschewer, Landgerichtsrat **39.** 79.
— Rundfunkversuchsstelle, über die Möglichkeiten einer ... **21.** 365.
— Rundfunkwerbung, von Uebel, Postinspektor **76.** Jahrg. 3 S. 151.
— Das Schwarzhörertum und seine Bekämpfung, von Schmidt **70.** Beil. (Funk-Praxis) 39, **23.** 141, **71.** 80.
— Kaufmännisch-wirtschaftliche Tarifpolitik (Vergünstigungen an Vierteljahrszahler der Rundfunkgebühren), von Gablenz, Postdirektor **14.** 57.
— Verordnung zum Schutze des Funkverkehrs vom 8. März 1924, Rechtsgültigkeit der ... (Entsch. des RG vom 27. Januar 1927) **23.** 188, **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 382, **10.** 84, **57.** Beil. (Rechtsprechung) 207.
Belgien. Der Rundfunk in Belgien **31.** 19.
England. Die britischen Funkverkehrspläne **23.** 21.
— Rundfunkverkehr **75.** 64. 93, **47.** 45, **71.** 52. 80, **23.** 221.
Frankreich. Rundfunk **38.** 20, **23.** 125. 206, **75.** 65. 93, **21.** 453, **47.** 45, **71.** 52.
Niederlande. Geplante Reglung des Rundfunks **23.** 50, **75.** 93.
— Telegrammverkehr. Niederländische Funktelegramme an mehrere Empfänger **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 10.
Rußland. Ausbau des Rundfunknetzes **75.** 94, **31.** 95, **21.** 611.
Spanien. Rundfunkverkehr **23.** 156.
Tschechoslowakei. Die Neuordnung im tschechoslowakischen Rundfunk **31.** 56.
Türkei. Türkische Aktiengesellschaft für Funktelephonie **23.** 125, **75.** 65, **21.** 454.
Amerika. Vereinigte Staaten von Amerika. Amerikas Rundfunk-Entwicklung, von Clatchie **31.** 11, **75.** 11, **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 2. 9, **71.** 80.

Gerichtliche Entscheidungen.

Aus dem Telegraphen- und Fernsprechrecht.

1. Richtigkeit der Ortsgesprächszählungen, Beweislast des Teilnehmers.

— Urteil des AG Charlottenburg vom 29. März 1927, 39 C 2359. 26. —

Der Fernsprechteilnehmer J. verlangte von der Oberpostdirektion Berlin Rückzahlung von Fernsprechgebühren für Gespräche, die er in der Zeit von April 1926 bis Juni 1926 einschließlich nach der Rechnung der Deutschen Reichspost (DRP) bezahlt hatte; J. behauptete, er habe diese Gespräche tatsächlich nicht geführt. Die DRP hatte den Anspruch bestritten und geltend gemacht, daß ihre Gesprächszählung während der streitigen Zeit richtig, die Zählung des Klägers aber unrichtig sei. Die Klage des J. wurde abgewiesen aus folgenden Gründen:

»Nach § 25 Ziff. II der Fernsprechordnung vom 21. Juni 1924 (Amtsbl S. 371)[1]) liegt dem Kläger J. die Beweislast ob, daß die Gesprächszählung der Beklagten (= DRP) unrichtig und diejenige des Klägers zutreffend ist. Die Beklagte stellt die Gespräche der einzelnen Fernsprechteilnehmer nach einem bestimmten, genau geregelten technischen System fest. Daß dieses System, wie alle menschlichen Einrichtungen, nicht unfehlbar ist, ist selbstverständlich. Wesentlich ist aber, daß bei der Beklagten ein Zählsystem mit ganz bestimmter Organisation besteht; daß letztere nicht flüchtig und willkürlich geschaffen, sondern auf sorgfältiger Erwägung, Prüfung und Erfahrung aufgebaut ist, darf nach allgemeinen Erfahrungsgrundsätzen unterstellt werden. Bestimmte technische Mängel des Zählsystems der Beklagten, welche geeignet wären, dessen Zuverlässigkeit allgemein zu erschüttern, hat der Kläger nicht schlüssig dargelegt. Aus den zahlreichen Beschwerden von Fernsprechteilnehmern, welche der Kläger dem Gericht überreicht hat, kann jedenfalls ein irgendwie zuverlässiger Schluß auf die Zuverlässigkeit des Zählsystems der Beklagten nicht gezogen werden, da vollkommen dahinsteht, ob die Zählung der Teilnehmer in den betreffenden Beschwerdefällen zutreffend ist. Letzteres muß vielmehr der Regel nach durchaus bezweifelt werden, da nicht ersichtlich ist, daß die unzufriedenen Fernsprechteilnehmer ein dem Zählsystem der Reichspost gleichwertiges Zählsystem bei sich eingerichtet haben. Außerdem liegt es auf der Hand, daß es für Privatpersonen oder geschäftliche Betriebe in der Regel nicht tragbar ist, Zähleinrichtungen zu schaffen, welche dem Zählsystem der Post gegenüber Anspruch auf Zuverlässigkeit machen könnten.

Es ist daher davon auszugehen, daß die Beklagte die Gesprächszählung nach einem von ihr als zuverlässig erprobten

[1]) Jetzt = § 25 III der Fernsprechordnung vom 15. Februar 927 (Amtsbl S. 65).

dungen.

ıter entsprechend der Begriffsbestimmung des § 184 BGB
nachträgliche Zustimmung verstanden wissen will, ist nach
m Wortlaut jenes § 1 unmöglich. Wenn jener § 1 bestimmt,
ß Funkanlagen ‚nur mit Genehmigung der Reichstele-
phenverwaltung errichtet oder betrieben werden dürfen‘,
kann das vernünftigerweise nichts anderes heißen, als daß
Errichtung oder Inbetriebnahme einer Funkanlage ver-
en ist, solange die Genehmigung der Reichstelegraphen-
paltung nicht vorliegt, daß also die Genehmigung vor der
ichtung oder Inbetriebnahme einzuholen ist.

aß der Angeklagte die Funkanlage errichtet und betrieben
ohne daß er um die Genehmigung eingekommen war,
n angefochtenen Urteil ausreichend festgestellt worden.

Nicht bedenkenfrei ist freilich die Ansicht der Strafkammer, daß ein Irrtum darüber, daß die Genehmigung der Reichstelegraphenverwaltung vor der Errichtung der Anlage einzuholen ist, für die Frage der Strafbarkeit aus § 2 der Funkverordnung unerheblich sei, weil es sich bei diesem Irrtum nur um einen Strafrechtsirrtum handele, der den Vorsatz nicht ausschließe. Denn der § 2 der Funkverordnung bedroht denjenigen mit Strafe, der ‚vorsätzlich entgegen den Bestimmungen dieser Verordnung eine Funkanlage (§ 1) errichtet oder betreibt‘. Danach muß zum Tatbestande der Straftat nach diesem § 2 erfordert werden, daß der Täter sich bewußt ist, den Bestimmungen der Verordnung zuwiderzuhandeln. Die abweichende Ansicht der Strafkammer ist aber ohne Einfluß auf das Urteil geblieben. Denn die Strafkammer hat auch festgestellt, daß der Angeklagte gewußt hat, daß die Errichtung der Anlage genehmigungspflichtig war, und die ihm bekannte pflichtmäßige Anmeldung zur Genehmigung vorsätzlich unterlassen hat, weil er damit gerechnet habe, daß bei einer verspäteten Anmeldung keine Anzeige ergehen werde. Hiernach erscheint der Tatbestand des § 2 der Funkverordnung ausreichend festgestellt[3]). Die Ansicht der Revision, die Verordnung habe den Zweck, zu verhindern, daß die Gebühren hinterzogen werden, findet in der Funkverordnung keine Stütze. Die Strafkammer brauchte daher nicht festzustellen, daß der Angeklagte die Absicht gehabt habe, die Gebühren zu hinterziehen, und die im Urteil zum Ausdruck gebrachte Annahme der Strafkammer, der Angeklagte habe ‚die Post sicher nicht hintergehen wollen‘, steht der Anwendung des § 2 der Funkverordnung nicht entgegen.«

[3]) Durch diese weiteren Ausführungen gleicht das Urteil zu einem Teil den Fehler aus, den es dadurch begeht, daß es für den Vorsatz das »Bewußtsein des Verstoßes gegen die Funkverordnung« verlangt. Fehlerhaft bleibt es aber, wenn das OLG Hamm zum Vorsatz des Täters die Kenntnis davon, daß die Genehmigung der Post notwendig sei, verlangt. Das OLG Hamm steht mit dieser Ansicht allein. Vgl. Neugebauer, Funkrecht 2. Aufl. Anm. 1 zum § 2 der Funkverordnung S. 34, und das Urteil des Reichsgerichts vom 8. November 1926 im Archiv 1926 S. 308.

Bei den Ausführungen über den Begriff der »Genehmigung« der Reichspost im § 1 der Funkverordnung hätte sich das OLG auf den in dieser Vorschrift erwähnten § 2 des Telegraphengesetzes sowie auf dessen § 3 berufen können. Jedenfalls muß die Ansicht der Revision, die Genehmigung des § 1 der Funkverordnung sei der Genehmigung des § 184 BGB gleichzustellen, überraschen.

...ngemeinen Betriebszählung ein.
...ondere Überprüfung des Anschlusses zeitweise einrichtet, wie es bei dem Anschluß des Klägers in der Zeit vom 3. bis 5. Juni 1926, 19. Juli bis 31. Juli und im August 1926 geschehen ist. Der Teilnehmer müßte daher, um gegenüber der Betriebszählung der Beklagten einen schlüssigen Gegenbeweis anbieten zu können, eine besondere Angestellte von zuverlässiger Persönlichkeit ununterbrochen an den Fernsprechapparat setzen, die jedes geführte Gespräch im Augenblick des Entstehens genau nach der Zeit, nach dem angerufenen Teilnehmer und mit Inhaltsstichwort in fortlaufende, lückenlose Listen übersichtlich schriftlich niederlegte. Einen solchen Beweis hat der Kläger nicht angetreten. Die von ihm vorgelegten Hefte mit den Strichen an den einzelnen Tagen stellen ein äußerst primitives Beweismaterial dar, zumal außer den Strichen für jedes einzelne Gespräch alle weiteren Merkmale fehlen, auch nicht immer völlig deutlich ist, wieviel Striche in Frage kommen, auch Ausstreichungen und Verbesserungen ersichtlich sind. Es kann daher keine Rede davon sein, daß es sich bei der Einrichtung dieser Hefte um eine Organisation handeln könnte, welche sich durch die Art ihrer Einrichtung als geeigneter darstellte, die in Frage kommenden Gespräche zuverlässiger zu zählen als die allgemeine Betriebszählung der Beklagten. Die Annahme, daß die Zählung des Klägers derjenigen der Beklagten gleichartig sei, wäre der für den Kläger günstigste Fall. Dies würde den Kläger aber nichts nützen, denn es stände dann seine Feststellung lediglich gleichwertig gegenüber der Feststellung der Beklagten, was das Unterliegen des Klägers zur Folge hätte, weil er die Beweislast hat. Die Klage unterliegt daher der Abweisung auch dann, wenn man unterstellt, daß eine Beweisaufnahme ergeben würde, daß die Striche in den eingerichteten Heften von den Beteiligten nach bestem Wissen und Gewissen gemacht sind. Es bedarf deshalb keiner Beweisaufnahme[2]).«

2. »Genehmigung« im § 1 der Funkverordnung vom 8. März 1924 (RGBl. I S. 273) ist nur vorherige Genehmigung. Zum Begriff des Vorsatzes bei Verletzung der Funkverordnung.

OLG Hamm vom 15. Januar 1927, S. 637. 26.

Aus den Gründen:

»Die Auslegung, die die Revision dem Worte ‚Genehmigung im § 1 der Funkverordnung geben will, indem sie dar-

[2]) Das Urteil entspricht der ständigen Rechtsprechung. Vgl. das Urteil desselben Gerichts vom 14. Juni 1926 im Archiv 1927 S. 59 und die im Archiv 1925 S. 61, 140, 292, 293 und 1927 S. 84 abgedruckten weiteren Urteile.

Anmerkungen von Ministerialrat Dr. Neugebauer.

Reichsdruckerei, Berlin.
1729. 27. III.

GERR

Archiv für Post und Telegraphie

Herausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Erscheint monatlich einmal. Vierteljähriger Bezugspreis 0,30 Reichsmark.
Zu beziehen durch die Post, Einzelnummern durch den Verlag: Postzeitungsamt, Berlin W.

Nr. 5 — Berlin, Mai — 1927

Inhalt: Die neue Fernsprechordnung, S. 113. — Nachrufe: Wirklicher Geheimer Rat Granzow †, S. 139 — Wirklicher Geheimer Rat Dr. Spilling †, S. 139. — Schriftwerke: Niggl, Dr. jur. A., Die Amtsverantwortlichkeit der Reichspostbeamten, S. 140. — Eberhayer — Conrad — Feisenberger — Schneidewin, Steugleins Kommentar zu den Strafrechtlichen Nebengesetzen des Deutschen Reichs, S. 140. — Gerichtliche Entscheidungen: S. 142.

THE LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF ILLINOIS JUN 21 1927

Die neue Fernsprechordnung.

Der reine Gesprächsgebührentarif ist seit seiner Einführung am 1. September 1923 aus den Kreisen des Handels und der Industrie, namentlich von den Handelsagenten, den Getreidemaklern und Getreidehändlern stark angegriffen worden. Die Klagen wurden besonders lebhaft, als sich um die Mitte des Jahres 1924 die allgemeine Wirtschaftslage zu verschlechtern begann. Zahlreiche Industrie- und Handelskammern griffen die Sache auf und veranlaßten wegen der grundsätzlichen Bedeutung den Postausschuß des Deutschen Industrie- und Handelstags zur Stellungnahme. Dieser beantragte u. a. die Wiedereinführung einer nach Ortsnetzen gestaffelten Grundgebühr, die Ermäßigung der Ortsgesprächsgebühr und die Herabsetzung der Gebühren für Ferngespräche auf Entfernungen bis zu 100 km.

Das Bestreben der Handelskreise nach einer Tarifänderung, die den überlasteten Teilnehmern mit lebhaftem Gesprächsverkehr (Vielsprechern) eine Erleichterung bringen sollte, führte zu einer lebhaften Gegenbewegung der Teilnehmer mit schwächerem Verkehr (Wenigsprecher), die durch den reinen Gesprächstarif begünstigt wurden. Diese Gegenbewegung fand Unterstützung in der Presse und in parlamentarischen Kreisen. Der Reichstag beschäftigte sich wiederholt mit der Frage und nahm in der Beratung des Haushaltsplans für 1926 zwei Entschließungen an, in denen gefordert wurde, daß bei einer Neuregelung der Fernsprechgebühren eine Belastung der Wenigsprecher zugunsten einer Entlastung der Vielsprecher vermieden werde.

Der Verwaltungsrat der Deutschen Reichspost hatte bereits im Dezember 1924 bei der Festsetzung der jetzt geltenden Ferngesprächsgebühren eine Ermäßigung der Gebühren im Nahverkehr als erwünscht bezeichnet. Nachdem er von der Stellungnahme des Postausschusses des Deutschen Industrie- und Handelstags Kenntnis erhalten hatte, trat er bei der Beratung des Voranschlags für 1926 in eine nähere Prüfung der Frage nach Änderung des Fernsprechtarifs ein. Um zu sachlichen Beschlüssen zu gelangen, hielt es der Verwaltungsrat jedoch für erforderlich, daß zunächst vom Reichspostministerium ausführliche Unterlagen beschafft und dem Arbeitsausschuß zur Prüfung vorgelegt würden.

Auf Grund des Beschlusses des Verwaltungsrats stellte das Reichspostministerium eingehende Berechnungen über die Selbstkosten im Orts- und Fernverkehr an. Ferner verschaffte es sich durch eingehende statistische Ermittlungen bei den Vermittlungsstellen genaue Unterlagen über die Verkehrsverteilung. Inzwischen hatten die ungünstigen Auswirkungen des reinen Gesprächstarifs, die bei den am 1. Dezember 1924 und am 1. Januar 1925 in Kraft getretenen Gebührenermäßigungen eingesetzt hatten, die wirtschaftliche Lage des Fernsprechwesens mehr und mehr verschlechtert. Seit dem März 1925 bis zum Dezember 1926 hielten sich die monatlichen Einnahmen an Orts- und Ferngesprächsgebühren ständig auf der gleichen Höhe, obwohl die Zahl der Hauptanschlüsse in dieser Zeit von 1,4 Millionen auf 1,63 Millionen, also um etwa 16,5 v H gestiegen war. Mit Rücksicht auf diese Entwicklung hat sich das Reichspostministerium nicht darauf beschränkt, dem Arbeitsausschuß die gewünschten Unterlagen zu liefern, sondern hat gleichzeitig einen bestimmten Tarifvorschlag ausgearbeitet und dem Verwaltungsrat den Entwurf einer Fernsprechordnung vorgelegt. Bei der Gestaltung des Entwurfs der Fernsprechordnung hat das Reichspostministerium versucht, nach Möglichkeit den widerstreitenden Wünschen der Teilnehmer Rechnung zu tragen, soweit es die wirtschaftliche Lage der Deutschen Reichspost und die Rücksichtnahme auf eine gesunde Weiterentwicklung des Fernsprechwesens zuließ. Das Nähere geht aus der nachstehend abgedruckten Begründung zum Entwurf einer Fernsprechordnung hervor.

I. Bisherige Entwicklung der Fernsprechtarife.

Der im Jahre 1909 in Kraft getretene und dann 24 Jahre in Geltung gewesene Fernsprechtarif ließ den Teilnehmern die Wahl, für ihre Anschlüsse im Ortsverkehr entweder eine Pauschgebühr, wofür sie unbeschränkt sprechen durften, oder eine Grundgebühr und daneben für jedes abgehende Gespräch eine Gesprächsgebühr zu entrichten. Dieser Wahltarif bewirkte, daß die Vielsprecher die Pauschgebühr und die Wenigsprecher die Grundgebühr und Gesprächsgebühren zahlten. Die in den Jahren 1908 bis 1911 unternommenen Versuche, die Pauschgebühr abzuschaffen, scheiterten an dem Widerstand des Reichstags. Die Tarifänderung konnte damals noch zurückgestellt werden, weil das Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen im Gesamtergebnis einen beträchtlichen Überschuß abwarf.

Nach dem Kriege ließ sich das gänzlich veraltete Tarifsystem indes nicht mehr aufrechterhalten. Es wurde ein Tarif ausgearbeitet, der auf dem Grundsatz der Selbstkostenvergütung beruhte, und zwar dergestalt, daß jede einzelne Gebühr möglichst genau den Selbstkosten für die betreffende Leistung entsprach. Der neue Tarif, der für

alle Teilnehmer die Zahlung einer Grundgebühr und von Gesprächsgebühren vorsah, fand ohne weiteres die Zustimmung des damaligen Verkehrsbeirats der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung und der gesetzgebenden Körperschaften (Reichsrat und Reichstag). Die Grundgebühr deckte die Kosten für die Hergabe der technischen Einrichtungen bei der Teilnehmerstelle und im Amte sowie für die Leitung, während die Ortsgesprächsgebühr die Entschädigung für die Herstellung der einzelnen Verbindung im Ortsverkehr bildete. Der Tarif trat am 1. Oktober 1921 in Kraft; er ist eine vorzügliche Grundlage für den Wiederaufbau des durch den Krieg sehr stark in Mitleidenschaft gezogenen Fernsprechwesens geworden.

Die Gebühren für Ferngespräche, die schon in dem Tarif von 1900 als Einzelgesprächsgebühren für 3 Minuten Gesprächsdauer bemessen waren, wurden nach dem gleichen Grundsatz auch im Tarif von 1921 festgesetzt. Um die Gebühren jedoch besser den Selbstkosten anzugleichen, wurden die Entfernungsstufen enger gewählt. Aus der gleichen Erwägung wurde bestimmt, daß bei länger als 3 Minuten dauernden Gesprächen auf Entfernungen von mehr als 100 km die Gebühr nach Einzelminuten zu einem Drittel des Gebührensatzes zu berechnen war.

In den folgenden Jahren 1922 und 1923 wurde es nötig, die Fernsprechgebühren wiederholt der fortschreitenden Entwertung der Papiermark anzupassen. Aus diesem Anlaß mußte jedesmal der Verkehrsbeirat gehört und die Zustimmung der gesetzgebenden Körperschaften eingeholt werden. Dabei forderten diese Stellen zweim[illegible] und zwar in der Absicht, den wirtschaftlich schwachen Teilnehmern die Beibehaltung ihres Anschlusses zu ermögli[illegible] daß die Grundgebühr ziffernmäßig nicht erhöht werd[illegible] sollte, daß dafür aber die Gesprächsgebühren im Ort[illegible] und auch im Fernverkehr eine entsprechend stärkere [illegible] auffetzung erführen. Die Verwaltung konnte sich diesen Forderungen nicht entziehen, obwohl sie sie als Dauer[illegible] maßnahme nicht für vorteilhaft hielt. Es kam schl[illegible] dahin, daß die gänzliche Beseitigung der Grundg[illegible] und die Einführung eines reinen Gesprächsgebühren[illegible] gefordert wurde. Dieser Forderung gab die Verwaltung, wenn auch widerstrebend, vom 1. September 1923 an nach. Der Wegfall der Grundgebühr wurde nur an die Bedingung geknüpft, daß für jeden Anschluß monatlich eine Mindestzahl von Ortsgesprächen bezahlt wurde.

[illegible] des Überganges zu einer festen Währung und der Loslösung der Deutschen Reichspost aus dem allgemeinen Reichshaushalt mußten die Fernsprechgebühren, weil nunmehr vom Fernsprechbetrieb volle Deckung seiner Selbstkosten verlangt wurde, vom 1. Dezember 1923 an wesentlich erhöht werden. Die Erhöhung wurde, da keine Zeit zu einer anderen Reglung zu Gebote stand, durch einen Aufschlag auf die geltenden Sätze herbeigeführt. Das Tarifgefüge erfuhr dabei keine Änderung.

Von der schematischen Erhöhung der Gebührensätze wurden die Teilnehmer mit starkem Verkehr besonders hart betroffen. Auf ihr Drängen wurde vom 1. Dezember 1924 an für alle Anschlüsse mit mehr als 100 Ortsgesprächen im Monat und für Ferngespräche auf Entfernungen über 200 km ein Gebührennachlaß zugestanden. Endlich trat vom 1. Februar 1925 an nochmals eine Gebührenermäßigung ein, und zwar im Ortsverkehr für Anschlüsse mit mehr als 150 Gesprächen im Monat und für alle Ferngespräche auf mehr als 50 km Entfernung. Der Aufbau des Tarifs blieb auch jetzt unverändert.

II. Auswirkung des geltenden Fernsprechtarifs für die Teilnehmer.

Der geltende Fernsprechtarif hat hinsichtlich der Hauptgebühren folgende Gestalt:

A. Ortsverkehr.

Die Ortsgesprächsgebühr beträgt für jeden Hauptanschluß für das

1.	bis 100.	Gespräch	im	Monat	15 Pf.,
101.	» 150.	»	»	»	14 »
151.	» 200.	»	»	»	13 »
201.	» 250.	»	»	»	12 »
251.	» 300.	»	»	»	11 »
für jedes weitere Gespräch im Monat					10 »

Mindestens sind jedoch monatlich für jeden Hauptanschluß zu entrichten

in Ortsnetzen mit nicht mehr als 50 Hauptanschlüssen die Gebühren für 20 Ortsgespräche,

in Ortsnetzen mit mehr als 50 bis 1000 Hauptanschlüssen die Gebühren für 30 Ortsgespräche,

in Ortsnetzen mit mehr als 1000 bis 10 000 Hauptanschlüssen die Gebühren für 40 Ortsgespräche,

in Ortsnetzen mit mehr als 10 000 Hauptanschlüssen die Gebühren für 50 Ortsgespräche.

B. Fernverkehr.

Die Ferngesprächsgebühr beträgt bei einer Entfernung

bis zu 5 km einschl.				15 Pf.,
über 5 bis	15 km einschl.	..		30 »
» 15 »	25 »	»	..	45 »
» »	» 25 »	50 »	» ..	90 »
» »	» 50 »	100 »	» ..	120 »

über 100 km für jede angefangenen weiteren 100 km 30 Pf. mehr.

Beschränkt ein Teilnehmer seinen Ortsverkehr auf die Mindestzahl von Gesprächen, für die er die Gebühren zu zahlen verpflichtet ist (Pflichtgespräche), so hat er nach dem geltenden Tarif monatlich zu entrichten

in Ortsnetzen mit nicht mehr als 50 Hauptanschlüssen	3 *RM*	—	Pf.
in Ortsnetzen mit mehr als 50 bis 1000 Hauptanschlüssen	4 »	50	»
in Ortsnetzen mit mehr als 1000 bis 10 000 Hauptanschlüssen ...	6 »	—	»
in Ortsnetzen mit mehr als 10 000 Hauptanschlüssen	7 »	50	»

Demgegenüber hatte ein Teilnehmer, der vor der Grundgebühr und Gesprächsgebühren zahlte, einschl. der damals [illegible] langten $33^1/_3$ Pflichtgespräche (400 im Jahre) monatlich zu zahlen:

in Ortsnetzen mit nicht mehr als 1000 Hauptanschlüssen	6 *M*	67	Pf.
in Ortsnetzen mit mehr als 1000 bis 5000 Hauptanschlüssen	7 »	92	»
in Ortsnetzen mit mehr als 5000 bis 20 000 Hauptanschlüssen	9 »	17	»
in Ortsnetzen mit mehr als 20 000 Hauptanschlüssen	10 »	—	»

Der geltende Tarif ist danach für die Teilnehmer mit geringem Verkehr noch viel günstiger als der Vorkriegs

tarif, wobei die Geldentwertung nicht einmal berücksichtigt ist. Ein Teilnehmer in einem großen Netze kann für die damalige Mindestgebühr (10 ℳ) jetzt doppelt so viele Gespräche führen, als ihm vor dem Kriege zugestanden waren. Die Zahl der Teilnehmer, die sich besser stehen als vor dem Kriege, ist sehr groß; sie beträgt über 60 v H. Also weit über die Hälfte aller Teilnehmer hat von dem geltenden Ortsgebührentarif erhebliche Vorteile.

Viel ungünstiger sieht es dagegen für die Teilnehmer mit starkem Verkehr aus. Ein solcher Teilnehmer in einem großen Ortsnetz hat monatlich zu entrichten

bei 200 Ortsgesprächen 28 ℛℳ 50 Pf. gegen 15 ℳ (Pauschgebühr jährlich 180 ℳ) vor dem Kriege,

bei 400 Ortsgesprächen 50 ℛℳ gegen 15 ℳ vor dem Kriege,

bei 500 Ortsgesprächen 60 ℛℳ gegen 15 ℳ vor dem Kriege.

Bei dem reinen Gesprächsgebührentarif, wie er jetzt gilt, liefert die Gebühr für jedes Gespräch einen Beitrag als Entschädigung für die verlorengegangene Grundgebühr. Die Wenigsprecher decken mit ihren geringen Gesprächsgebühren nicht entfernt die Selbstkosten für die Bereitstellung des Anschlusses. Die Vielsprecher dagegen entrichten von einer bestimmten Gesprächszahl an, mit der sie die frühere Grundgebühr abgedeckt haben — das sind im Durchschnitt etwa 125 Gespräche monatlich —, mit jedem weiteren Gespräch immer wieder Grundgebührenanteile, die über die Selbstkosten hinausgehen. In welchem Umfang die Vielsprecher und die Wenigsprecher sich an der Aufbringung der Grundgebühren beteiligen, zeigt die Anl. 1 (S. 116). Wie sich daraus ergibt, reichen die Überzahlungen seitens der Vielsprecher aber nicht aus, um die Minderleistungen der Wenigsprecher auszugleichen, weil die Wenigsprecher bei weitem an Zahl überwiegen. Der Fehlbetrag wird vom Fernverkehr aufgebracht.

Die Gebühren für Ferngespräche sind in der Zeit der Geldentwertung, wie schon unter I erwähnt worden ist, über die Selbstkosten hinaus erhöht worden, um den Einnahmeausfall infolge Ermäßigung und späteren Wegfalls der Grundgebühr wettzumachen. Dies ist nach der Befestigung der Währung bei den Fernsprächsgebühren für Entfernungen über 50 km nach Möglichkeit wieder gutgemacht worden, indem die Gebühren für Entfernungen über 200 km zweimal (1. Dezember 1924 und 1. Februar 1925) und die Gebühren für die Entfernungen von mehr als 50 bis 200 km einmal (am 1. Februar 1925) herabgesetzt worden sind. Bei Entfernungen bis 50 km hat eine Anpassung an die Selbstkosten noch nicht stattgefunden, weil eine Gebührenermäßigung für diese Ferngespräche, die 77 v H aller Ferngespräche ausmachen, von großem Einfluß auf die Einnahmen ist.

Hiernach ist es verständlich, daß der geltende Fernsprechtarif von den Teilnehmern mit starkem Ortsverkehr auf das lebhafteste bekämpft wird, zumal da diese Teilnehmer im allgemeinen auch starken Fernverkehr zu haben pflegen. Dazu kommt, daß die Wenigsprecher, die nach dem jetzigen Tarif so große Vorteile genießen, durchaus nicht immer die wirtschaftlich Schwachen sind. Unter den Vielsprechern dagegen befinden sich Erwerbsgruppen, die in ihrer Gesamtheit keineswegs wirtschaftlich stark sind. Das sind z. B. die Agenten, Kommissionäre, Makler.

III. Entwicklung des deutschen Fernsprechwesens unter der Herrschaft des geltenden Tarifs.

Der für den Ortsverkehr geltende Fernsprechtarif hat, wie zu erwarten war, zu einer starken Vermehrung der Hauptanschlüsse geführt. Der Zugang an Hauptanschlüssen unter Abrechnung der aufgehobenen Hauptanschlüsse hat betragen

1922	58 528 =	5,1 v H,
1923	87 214 =	7,3 v H,
1924	117 038 =	9,1 v H,
1925	158 295 =	11,3 v H,

} der zu Beginn des Jahres vorhanden gewesenen Anschlüsse.

Die Zunahme der Hauptanschlüsse seit dem Jahre 1900 ist auf der Anl. 2 (S. 117) dargestellt. Daraus ist auch ersichtlich, wie die Fernsprechanschlüsse in den nächsten Jahren weiter zunehmen werden, wenn die durchschnittliche Steigerung andauert. Daß eine solche Entwicklung nicht unwahrscheinlich ist, zeigt die entsprechende Kurve für die Vereinigten Staaten von Amerika; diese hat den gleichen Verlauf wie die deutsche Kurve, eilt ihr aber mindestens um 10 Jahre voraus.

Die Zahl der Anmeldungen auf Herstellung neuer Anschlüsse ist dauernd so groß, daß die Deutsche Reichspost ihrer nicht in vollem Umfang Herr werden kann. Obgleich ununterbrochen mit allen Kräften an der Herstellung neuer Anschlüsse gearbeitet wird, nimmt die Zahl der unerledigten Anmeldungen kaum ab, weil fortgesetzt neue Anträge eingehen; sie hält sich fast immer auf mehr als 20 000.

Diesem an sich zu begrüßenden Anwachsen der Hauptanschlüsse steht aber leider keine entsprechende Zunahme der Gespräche gegenüber, und darauf kommt es zur Erzielung einer guten Wirtschaftlichkeit an. Während im Jahre 1922 noch durchschnittlich monatlich 122 Ortsgespräche auf einen Anschluß entfielen, ist diese Zahl 1923 auf 103 und 1924 und 1925 auf 94 zurückgegangen. Die neu hinzutretenden Hauptanschlüsse sind im wesentlichen solche mit schwachem Verkehr. Wie sich der von den Hauptanschlüssen ausgehende Ortsgesprächsverkehr auf die einzelnen Hauptanschlüsse verteilt, ist aus der Anl. 3 (S. 118/119) ersichtlich und auf der Anl. 4 (S. 120) als Schaulinie dargestellt. Wenn in Betracht gezogen wird, daß nur die Hauptanschlüsse, von denen etwa 125 Ortsgespräche im Monat ausgehen, die Selbstkosten der Deutschen Reichspost decken, ergibt sich, daß diese Grenze von 77,47 v H der Hauptanschlüsse nicht erreicht wird. Einen Verkehr von mehr als 125 bis 200 Ortsgespräche weisen 10,48 v H der Hauptanschlüsse auf, und nur 12,05 v H Hauptanschlüsse haben einen stärkeren Verkehr. Im Jahre 1922 angestellte gleichartige Ermittlungen ergaben folgende Verkehrszahlen:

68,52 v H Hauptanschlüsse mit 125 und weniger Ortsgesprächen im Monat,

12,26 v H Hauptanschlüsse mit mehr als 125 bis 200 Ortsgesprächen im Monat,

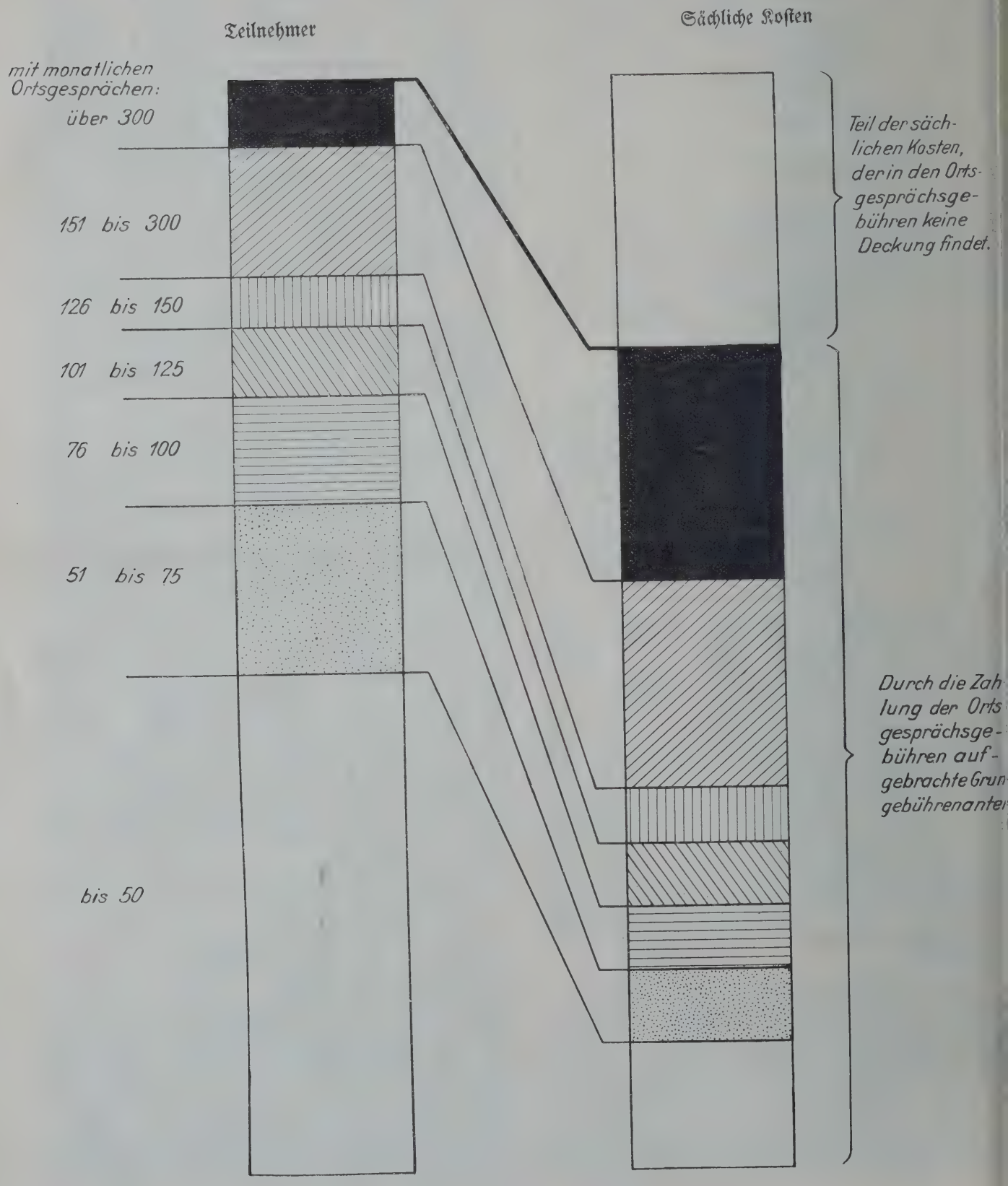
19,22 v H Hauptanschlüsse mit mehr als 200 Ortsgesprächen im Monat.

Die Verhältnisse haben sich danach seit 1922 für die Deutsche Reichspost wesentlich verschlechtert. Dies ist in erster Linie darauf zurückzuführen, daß der Ortsgesprächsverkehr der Neuanschlüsse weit unter dem Durchschnittsverkehr liegt.

Wie ungünstig die Wirtschaftlichkeit der Neuanschlüsse ist, haben Ermittlungen gezeigt, die in den Monaten April/Juni 1926 in Ortsnetzen mit mehr als 10 000 Hauptanschlüssen angestellt worden sind. Während in

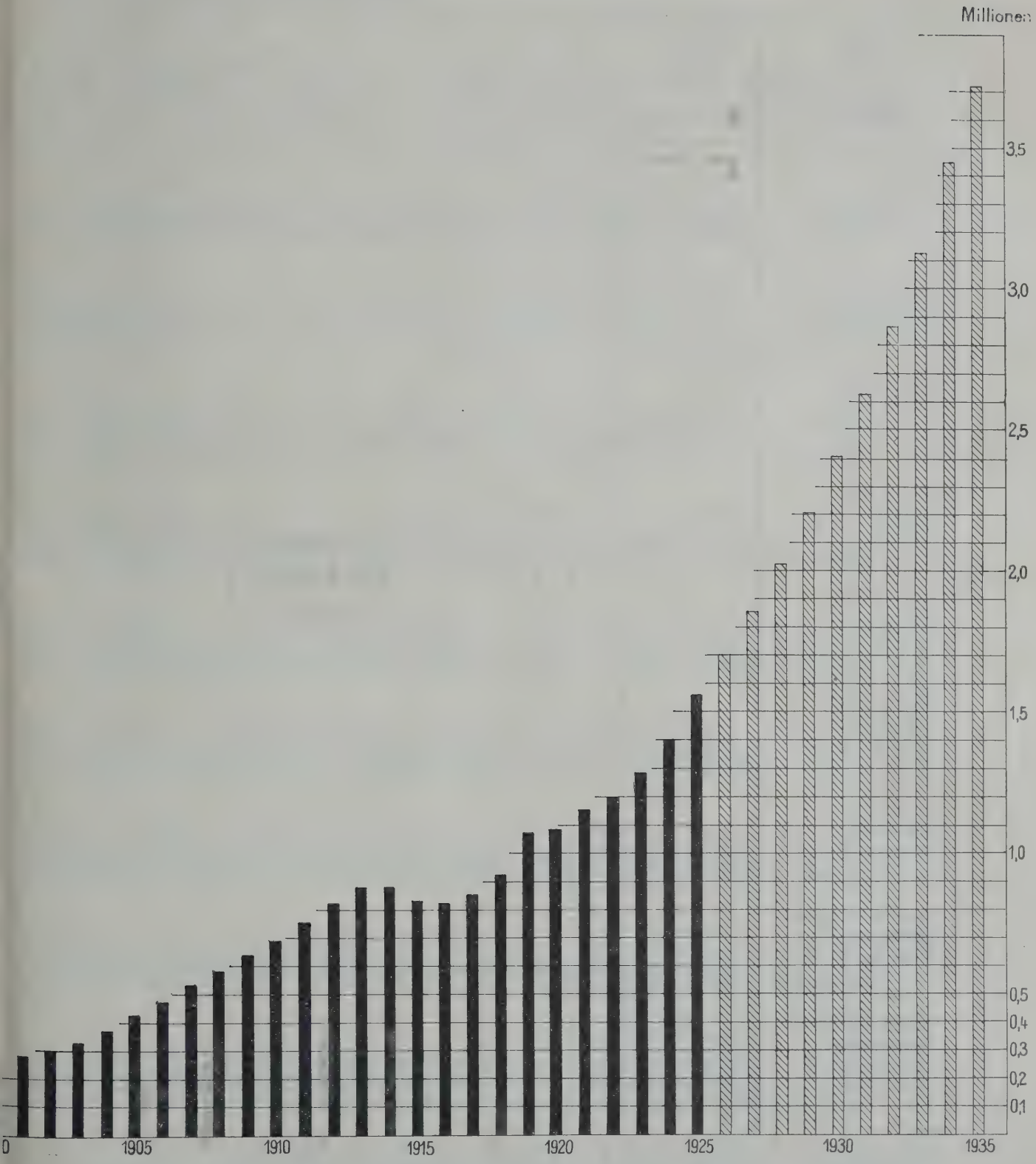
Anlage 1

Beteiligung der Vielsprecher und Wenigsprecher an der Aufbringung der sächlichen Kosten der Fernsprechanschlüsse (Grundgebühr).



Anlage 2

Übersicht
über die Zahl der Hauptanschlüsse von 1900 bis 1935



Ver-

des abgehenden Ortsgesprächsverkehrs auf die

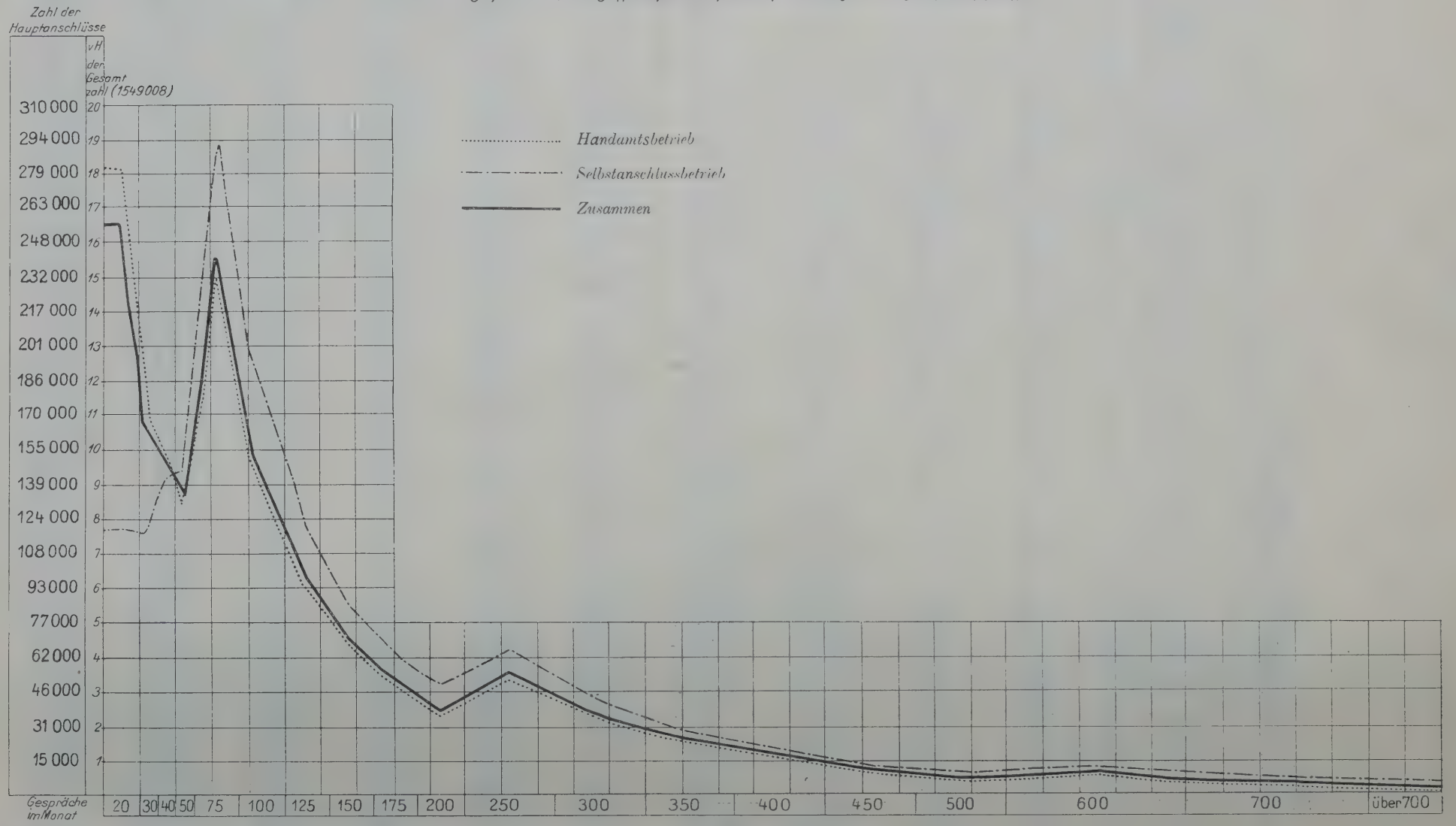
Netzgruppe mit .... Hauptanschlüssen (Betriebsart)	Zahl der Hauptanschlüsse	v H der Gesamtzahl	Einen Monats												
			1 bis 20	21 bis 30	31 bis 40	41 bis 50	51 bis 75	76 bis 100	101 bis 125	126 bis 150	151 bis 175	176 bis 200	201 bis 250	251 bis 300	301 bis 350
			Gesprächen haben ..... v H												
A. 1 bis 50															
Handamtsbetrieb.....	71 512	5,53	80,60	10,38	4,34	1,92	1,68	0,53	0,26	0,10	0,06	0,04	0,03	0,06	
Selbstanschlußbetrieb....	4 469	1,75	38,03	18,73	13,56	8,66	11,37	4,63	2,30	0,98	0,76	0,43	0,34	0,13	0,04
Zusammen....	75 981	4,91	78,10	10,87	4,88	2,32	2,25	0,77	0,39	0,14	0,10	0,06	0,05	0,07	
B. 51 bis 100															
Handamtsbetrieb.....	79 645	6,16	48,28	22,59	11,63	6,22	6,49	2,47	1,01	0,50	0,32	0,20	0,14	0,09	0,03
Selbstanschlußbetrieb....	8 295	3,24	25,10	20,90	16,35	11,87	14,43	5,22	2,77	1,23	0,70	0,52	0,52	0,18	0,07
Zusammen....	87 940	5,68	46,09	22,43	12,08	6,75	7,27	2,72	1,18	0,56	0,35	0,23	0,18	0,10	0,03
C. 101 bis 500															
Handamtsbetrieb.....	292 308	22,61	27,80	20,14	14,46	9,94	12,46	5,90	3,19	1,89	1,25	0,81	0,96	0,50	0,26
Selbstanschlußbetrieb....	8 909	3,48	21,09	17,41	14,59	11,31	15,67	7,92	3,93	2,39	1,39	0,99	1,29	0,65	0,49
Zusammen....	301 217	19,45	27,60	20,06	14,46	9,98	12,55	5,96	3,22	1,90	1,26	0,82	0,97	0,51	0,26
D. 501 bis 1000															
Handamtsbetrieb.....	115 654	8,94	15,42	15,20	13,51	10,64	16,06	9,13	5,44	3,77	2,56	1,82	2,40	1,51	0,93
Selbstanschlußbetrieb....	7 526	2,94	12,46	13,74	13,38	10,84	17,74	10,90	5,83	3,69	2,50	1,97	1,90	1,53	0,90
Zusammen....	123 180	7,95	15,25	15,11	13,50	10,65	16,16	9,24	5,46	3,77	2,56	1,82	2,37	1,52	0,93
E. 1001 bis 5000															
Handamtsbetrieb.....	203 317	15,72	8,87	9,56	11,04	10,38	18,50	10,97	6,99	4,85	3,55	2,64	3,70	2,23	1,54
Selbstanschlußbetrieb....	42 348	16,54	10,12	10,06	11,18	10,92	18,50	11,04	7,15	4,71	3,52	2,58	3,31	2,06	1,48
Zusammen....	245 665	15,86	9,08	9,65	11,06	10,47	18,50	10,98	7,02	4,82	3,54	2,63	3,63	2,20	1,53
F. 5001 bis 10 000															
Handamtsbetrieb.....	82 800	6,40	5,58	6,93	9,32	9,52	18,62	12,17	8,33	5,69	4,45	3,42	4,91	3,16	2,29
Selbstanschlußbetrieb....	19 988	7,81	5,42	6,81	9,13	9,60	19,04	12,16	8,52	6,18	4,45	3,38	4,73	2,94	2,10
Zusammen....	102 788	6,64	5,55	6,91	9,28	9,53	18,70	12 7	8,37	5,79	4,45	3,41	4,88	3,11	2,25
G. 10 001 bis 50 000															
Handamtsbetrieb.....	151 002	11,68	4,74	4,68	6,80	7,89	17,98	12,93	9,12	6,88	5,29	3,56	5,18	3,43	2,99
Selbstanschlußbetrieb....	149 461	58,39	4,86	5,39	7,58	8,77	19,57	13,35	8,88	6,23	4,72	3,84	4,98	3,34	2,21
Zusammen....	300 463	19,40	4,80	5,03	7,19	8,33	18,77	13,14	9,00	6,55	5,01	3,70	5,07	3,38	2,60
H. 50 001 bis 100 000															
Handamtsbetrieb.....	63 791	4,93	3,63	4,20	5,88	6,88	16,58	12,31	9,11	7,03	5,44	4,38	6,63	4,58	3,36
Selbstanschlußbetrieb....	12 342	4,82	4,57	5,28	7,75	8,38	20,20	13,26	8,80	6,32	4,77	3,76	4,86	3,42	2,25
Zusammen....	76 133	4,91	3,78	4,37	6,18	7,12	17,16	12,46	9,06	6,91	5,33	4,28	6,34	4,40	3,18
L. 200 001 bis 250 000															
Handamtsbetrieb.....	233 013	18,03	3,76	4,09	5,98	7,41	17,77	12,79	9,24	6,90	5,52	4,40	6,22	4,24	2,97
Selbstanschlußbetrieb....	2 628	1,03	3,73	5,06	8,26	10,31	22,41	14,86	10,43	6,28	3,96	3,65	4,49	2,97	0,99
Zusammen....	235 641	15,20	3,76	4,10	6,01	7,44	17,83	12,81	9,25	6,89	5,50	4,39	6,20	4,22	2,95
Summe															
Handamtsbetrieb.....	1 293 042	83,48	18,26	11,32	9,93	8,53	14,97	9,26	6,09	4,32	3,21	2,43	3,39	2,20	1,58
Selbstanschlußbetrieb....	255 966	16,52	7,77	7,66	9,11	9,43	18,91	12,21	8,00	5,52	4,12	3,27	4,23	2,79	1,87
Insgesamt....	1 549 008	100,00	16,52	10,71	9,79	8,68	15,62	9,74	6,41	4,52	3,40	2,56	3,53	2,30	1,63

Anlage 3

teilung
einzelnen Hauptanschlüsse (in Hundertsätzen).

verkehr von																				
351 bis 400	401 bis 450	451 bis 500	501 bis 600	601 bis 700	701 bis 800	801 bis 900	901 bis 1000	1001 bis 1100	1101 bis 1200	1201 bis 1300	1301 bis 1400	1401 bis 1500	1501 bis 1600	1601 bis 1700	1701 bis 1800	1801 bis 1900	1901 bis 2000	2001 bis 2250	2251 bis 2500	mehr als 2500
der Hauptanschlüsse																				
0,02	—	—	0,02																	
0,01	0,01	0,01																		
0,06	0,05	0,02	0,01																	
0,01	0,01	0,01																		
0,16	0,10	0,05	0,06	0,03	0,02	0,01	0,01													
0,29	0,17	0,12	0,08	0,09	0,09	—	—	0,01	0,03											
0,16	0,10	0,06	0,06	0,03	0,02	0,01	0,01													
0,56	0,35	0,21	0,23	0,12	0,06	0,03	0,02	0,02	0,01											
0,82	0,45	0,40	0,31	0,21	0,09	0,05	0,13	0,03	0,04	0,03	0,03									
0,57	0,35	0,22	0,24	0,12	0,06	0,03	0,03	0,02	0,01	0,01										
1,07	0,76	0,50	0,62	0,38	0,21	0,14	0,10	0,08	0,06	0,06	0,06	0,06	0,05	0,05	0,05	0,05	0,06	0,12	0,12	0,58
0,94	0,63	0,38	0,56	0,36	0,19	0,11	0,07	0,04	0,03	0,02	0,02	—	—	—	—	—	—	—	0,01	0,01
1,05	0,74	0,47	0,62	0,37	0,21	0,14	0,09	0,07	0,06	0,06	0,06	0,05	0,05	0,04	0,04	0,04	0,05	0,10	0,10	0,48
1,53	1,05	0,75	0,89	0,47	0,32	0,18	0,11	0,09	0,05	0,04	0,01	0,03	0,01	0,01	—	0,01	0,01	0,01	0,01	0,03
1,44	1,02	0,74	0,94	0,50	0,28	0,18	0,13	0,07	0,06	0,06	0,03	0,02	0,01	0,02	—	0,01	—	0,01	—	0,02
1,51	1,04	0,75	0,90	0,47	0,31	0,18	0,12	0,08	0,05	0,05	0,02	0,03	0,01	0,01	—	0,01	0,01	0,01	0,01	0,03
2,71	1,45	1,05	1,30	0,77	0,44	0,25	0,18	0,09	0,06	0,05	0,04	0,03	0,02	0,02	0,01	0,02	0,01	0,01	—	0,02
1,60	1,13	0,83	1,05	0,60	0,35	0,21	0,15	0,10	0,07	0,04	0,02	0,02	0,02	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,03
2,16	1,30	0,94	1,17	0,69	0,40	0,23	0,17	0,10	0,07	0,05	0,03	0,02	0,02	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,02
2,48	1,75	1,23	1,80	1,02	0,64	0,42	0,25	0,15	0,08	0,05	0,04	0,02	0,02	0,01	—	—	0,01	0,01	—	0,01
1,54	1,25	0,88	1,05	0,62	0,41	0,22	0,12	0,10	0,02	0,01	0,03	0,04	0,01	0,01	0,02	—	—	—	0,01	0,04
2,33	1,67	1,17	1,68	0,96	0,61	0,39	0,23	0,14	0,07	0,05	0,04	0,03	0,02	0,01	0,01	—	0,01	0,01	—	0,01
2,08	1,55	1,12	1,47	0,84	0,54	0,34	0,21	0,15	0,09	0,07	0,06	0,04	0,03	0,03	0,02	0,02	0,01	0,02	0,01	0,01
0,84	0,30	0,45	0,45	0,26	0,11	0,15	—	—	—	—	0,10									
2,07	1,54	1,11	1,46	0,84	0,53	0,33	0,21	0,15	0,09	0,07	0,06	0,04	0,03	0,03	0,02	0,02	0,01	0,02	0,01	0,01
1,18	0,78	0,54	0,69	0,40	0,25	0,16	0,10	0,07	0,04	0,04	0,03	0,02	0,02	0,02	0,01	0,01	0,01	0,02	0,02	0,10
1,32	0,93	0,67	0,85	0,49	0,29	0,17	0,12	0,07	0,05	0,03	0,02	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,02
1,20	0,80	0,56	0,73	0,42	0,25	0,15	0,10	0,07	0,04	0,03	0,03	0,02	0,02	0,02	0,01	0,01	0,01	0,02	0,02	0,08

Verteilung
des abgehenden Ortsgesprächsverkehrs auf die einzelnen Hauptanschlüsse.

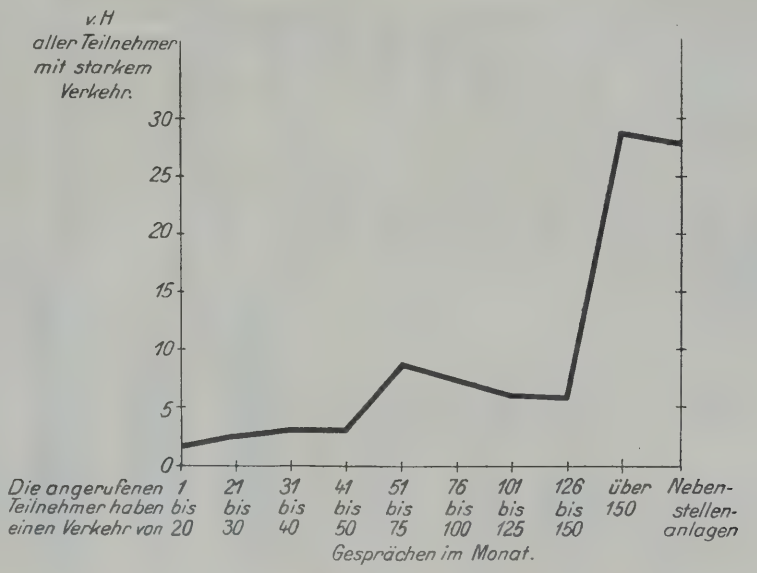


Übersicht

über den abgehenden Ortsgesprächsverkehr von Teilnehmern mit starkem Verkehr und von Münzfernsprechern.

Berufsgruppe der Teilnehmer, deren Hauptanschluß überwacht worden ist	Von je 100 Gesprächsverbindungen, die von den in Spalte 1 angegebenen Teilnehmern verlangt wurden, sind ausgeführt worden: mit einzelnen Hauptanschlüssen und mit Nebenstellenanlagen mit **nur einem** Hauptanschluß, von denen monatlich ..... Ortsgespräche abgehen									mit Nebenstellenanlagen mit **zwei oder mehr** Hauptanschlüssen, ohne Rücksicht auf die Zahl der von den einzelnen Hauptanschlüssen ausgehenden Ortsgespräche
	bis 20	21 bis 30	31 bis 40	41 bis 50	51 bis 75	76 bis 100	101 bis 125	126 bis 150	über 150	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Banken	2,02	2,29	3,08	3,19	7,27	6,70	5,67	6,16	26,92	36,70
Hotels und Gaststätten	2,95	3,41	4,57	4,88	10,91	8,47	7,75	6,42	29,11	21,53
Warenhäuser, große Geschäfte	2,27	2,95	3,54	3,96	9,29	7,96	6,73	6,06	31,48	25,76
Industriebetriebe	2,27	2,76	3,54	3,76	8,26	7,09	5,88	5,26	26,88	34,30
Vermittler (Makler, Agenten)	1,99	2,44	2,97	3,01	6,98	6,52	6,14	5,84	30,45	33,66
Güterabfertigung der Reichsbahn	2,02	3,02	3,79	3,99	9,35	7,60	6,99	6,45	30,50	26,29
Münzfernsprecher	2,05	2,65	3,48	4,45	11,22	9,12	7,26	6,49	31,72	21,56
Im Durchschnitt	2,25	2,82	3,61	3,93	9,07	7,64	6,59	6,02	29,33	28,74

Darstellung, wie sich der von Teilnehmern mit starkem Verkehr (Banken, Hotels, Warenhäuser usw.) ausgehende Ortsgesprächsverkehr auf die angerufenen Anschlüsse verteilt.



Anlage 6

Übersicht
über die Verteilung der Ferngespräche auf die einzelnen Zonen.
(Rechnungsjahr 1925)

Zone	Gesprächseinheiten dringend	Gesprächseinheiten gewöhnlich	Summe (die dringenden Gespräche dreifach)	Gebühreneinnahme RM	Verhältnis der Gebühreneinheiten zur Gesamtzahl der Einheiten	Verhältnis der Einnahme zur Gesamteinnahme	Bemerkungen
Vororts- und Bezirksverkehr ..	29 244	39 586 468	39 674 200	11 902 260	11,40	4,890	
I bis 5 km	40 796	10 733 252	10 855 640	1 628 346	3,12	0,669	
II » 15 »	738 991	91 573 161	93 790 134	28 137 040	26,98	11,560	
III » 25 »	721 282	65 393 176	67 557 022	30 400 660	19,43	12,490	
IV » 50 »	948 878	52 107 677	54 954 311	49 458 880	15,80	20,320	
Va » 75 »	531 512	22 664 331	24 258 867	29 110 640	6,97	11,960	
Vb » 100 »	455 320	13 481 440	14 847 400	17 816 880	4,26	7,320	
VI » 200 »	787 153	18 262 634	20 624 093	30 936 140	5,93	12,710	
VII » 300 »	475 802	8 768 349	10 195 755	18 352 360	2,93	7,540	
VIII » 400 »	277 248	3 835 741	4 667 485	9 801 718	1,340	4,027	
IX » 500 »	301 755	4 123 988	5 029 253	12 070 206	1,447	4,959	
X » 600 »	79 342	887 924	1 125 950	3 040 066	0,324	1,249	
XI » 700 »	7 440	148 060	170 380	511 140	0,049	0,210	
XII » 800 »	1 547	43 301	47 942	158 210	0,014	0,065	
XIII » 900 »	2 826	4 368	12 846	46 24	0,004	0,019	
XIV » 1000 »	—	3 121	3 121	12 170	0,001	0,005	
über 1000 »	312	3 121	4 057	17 038	0,001	0,007	
Zusammen	5 399 448	331 620 112	347 818 456	243 400 000	100,000	100,000	

diesen Ortsnetzen von den am 1. April vorhandenen Hauptanschlüssen

63,56 v H Hauptanschlüsse 125 und weniger Ortsgespräche,

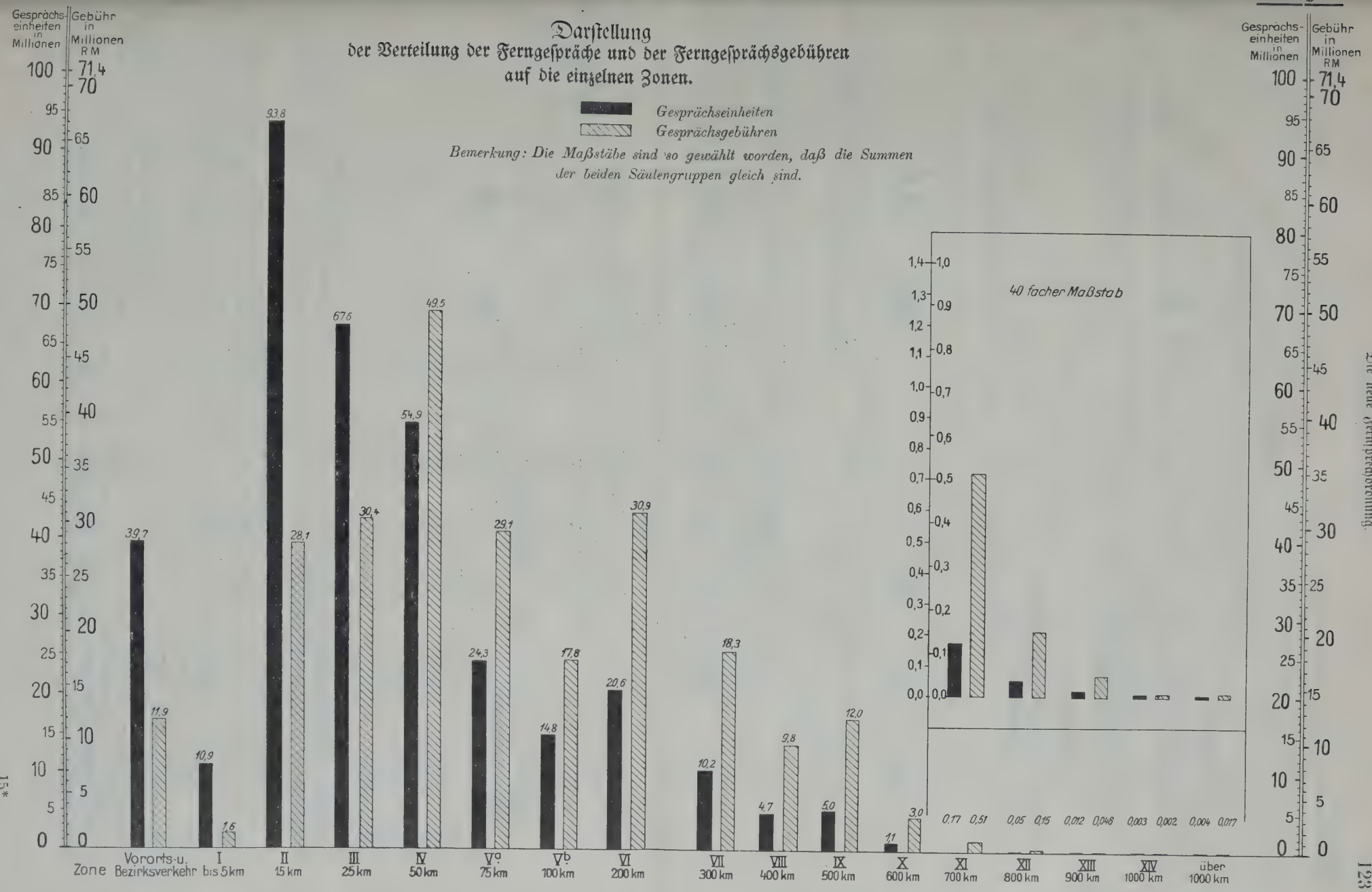
16,00 v H Hauptanschlüsse mehr als 125 bis 200 Ortsgespräche und

20,44 v H Hauptanschlüsse mehr als 200 Ortsgegespräche im Monat führten, waren diese Vomhundertsätze für die nach dem 1. April hergestellten Neuanschlüsse 80,75, 8,73 und 10,52 v H.

Nun ist geltend gemacht worden, die Deutsche Reichspost verfahre nicht richtig, wenn sie ihren Wirtschaftsberechnungen nur die Zahl der von den Hauptanschlüssen ausgehenden Gespräche zugrunde lege. Es dürfe nicht übersehen werden, daß die eingehenden Gespräche ebenso wichtig seien und daß viele Anschlüsse mit schwachem abgehenden Verkehr in stärkerem Umfang von den Vielsprechern angerufen werden. Das trifft wohl in vereinzelten Fällen zu; nach den angestellten eingehenden Ermittlungen ist es aber für den Durchschnitt unrichtig. In der Übersicht auf Anl. 5 (S. 121) ist dargestellt, wohin sich der von den hauptsächlichsten Vielsprechern ausgehende Ort verkehr bewegt. Er geht zum überwiegenden Teile wied zu den Vielsprechern. Nur bei 12,61 v H des Verkehrs d Vielsprecher werden Teilnehmer verlangt, die die Minde gesprächszahl nicht überschreiten. Nachstehend ist zusa mengestellt, wie groß durchschnittlich der bei den Hau anschlüssen ankommende Verkehr im Vergleich zu dem a gehenden Verkehr ist.

Bei Hauptanschlüssen mit einem abgehenden Verkehr von durchschnittlich ..... Ortsgesprächen	beträgt der ankommende Verkehr durchschnittlich ..... Ortsgespräche
15	13
25	25
35	35
45	43
62	54
87	77
112	104
137	142

Darstellung
der Verteilung der Ferngespräche und der Ferngesprächsgebühren auf die einzelnen Zonen.



Bemerkung: Die Maßstäbe sind so gewählt worden, daß die Summen der beiden Säulengruppen gleich sind.

Anlage 8

Übersicht

über die Beteiligung der Hauptanschlüsse am Fernverkehr.

Inhalt:

Seite 124. Zahlenübersicht zu den Darstellungen auf Seite 125 und 126.
Seite 125. Graphische Darstellung: Anteil der Hauptanschlüsse mit verschieden starkem Ortsverkehr am **abgehenden** Fernverkehr.
Seite 126. Graphische Darstellung: Anteil der Hauptanschlüsse mit verschieden starkem Ortsverkehr am **ankommenden** Fernverkehr.

Erläuterungen

zu Seite 125 und 126. Es bedeutet

a. der schattierte Sektor

im einfachen Kreise

den Anteil der Netzgruppe an der Gesamtzahl der im Reiche vorhandenen Hauptanschlüsse;

im doppelten Kreise

den Anteil der Netzgruppe an der Gesamtzahl der im Reiche geführten (abgehenden oder ankommenden) Ferngespräche;

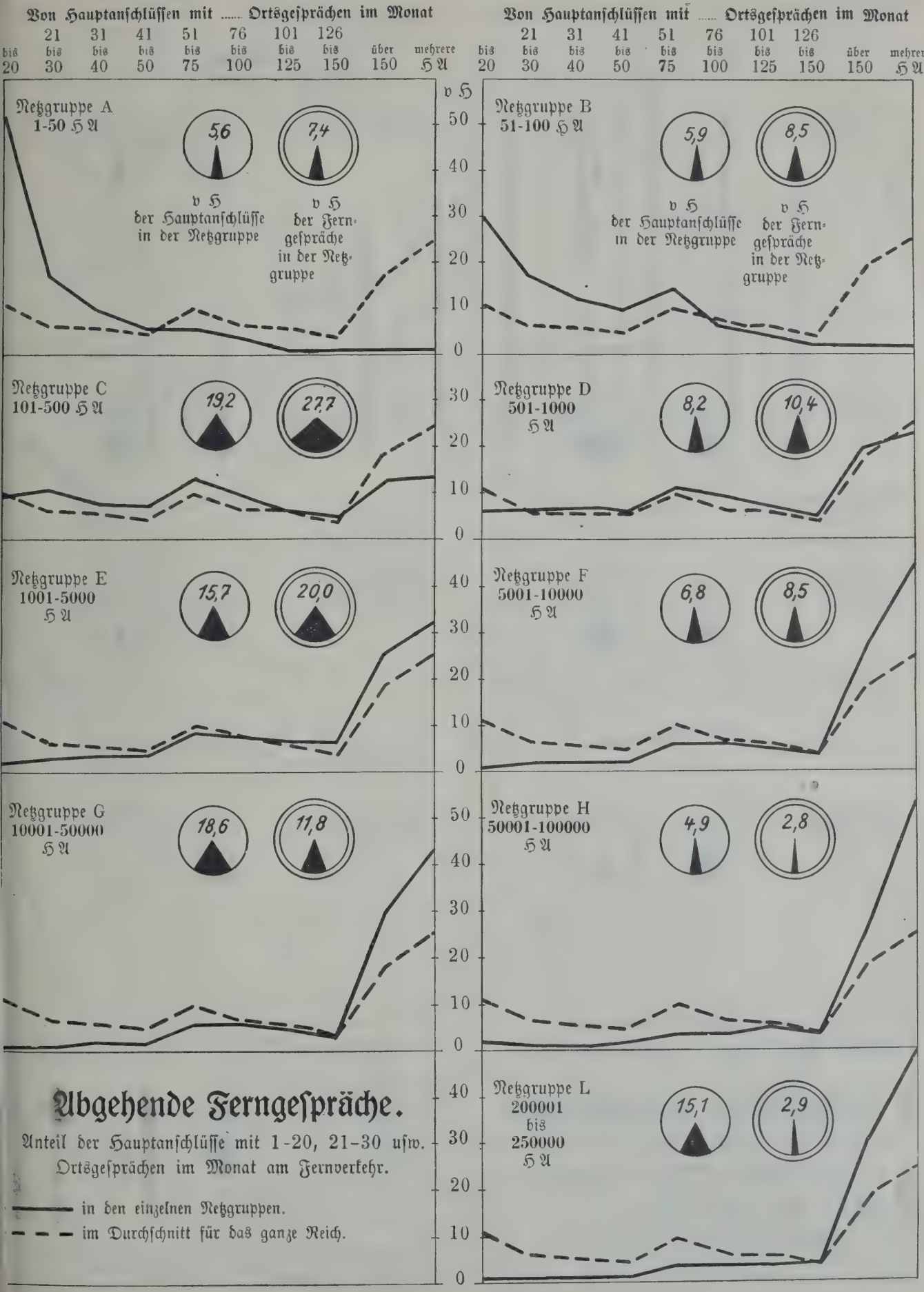
b. die Schaulinie

——— den Anteil der von den Hauptanschlüssen mit verschieden starkem Ortsverkehr geführten (abgehenden oder ankommenden) Ferngespräche an der Gesamtzahl der innerhalb der einzelnen Netzgruppe geführten Ferngespräche;

— — — den Anteil der von den Hauptanschlüssen mit verschieden starkem Ortsverkehr geführten (abgehenden oder ankommenden) Ferngespräche an der Gesamtzahl der im ganzen Reiche geführten Ferngespräche. Diese Linie ist in allen Netzgruppen die gleiche.

Von 100 Ferngesprächen entfallen

in Ortsnetzen mit	auf einzelne Hauptanschlüsse und auf Nebenstellenanlagen mit 1 Hauptanschluß, von denen ..... **Ortsgespräche** im Monat abgehen									auf Nebenstellenanlagen mit **zwei und mehr** Hauptanschlüssen
	1 bis 20	21 bis 30	31 bis 40	41 bis 50	51 bis 75	76 bis 100	101 bis 125	126 bis 150	über 150	
I. Abgehender Fernverkehr										
A. 1 bis 50 Hauptanschlüssen	53,3	17,2	9,5	6,0	6,4	3,5	1,3	0,7	1,0	1,1
B. 51 » 100	30,3	18,4	12,7	9,8	13,7	5,7	3,5	1,5	2,2	2,2
C. 101 » 500	9,6	10,5	9,2	8,1	14,2	9,7	7,1	5,0	12,7	13,9
D. 501 » 1 000	5,8	6,1	6,6	6,0	11,4	9,3	6,5	5,4	20,0	22,9
E. 1 001 » 5 000	2,2	2,7	3,8	3,9	9,4	7,8	6,4	5,8	26,2	31,8
F. 5 001 » 10 000	1,4	1,6	2,1	2,4	6,1	5,8	5,3	4,4	26,6	44,3
G. 10 001 » 50 000	0,9	1,0	1,6	2,0	5,8	5,5	5,0	4,4	31,1	42,7
H. 50 001 » 100 000	1,6	0,8	1,0	1,5	4,0	4,1	4,5	4,3	26,2	52,0
L. 200 001 » 250 000	0,8	0,9	0,8	1,4	4,1	4,4	4,3	3,9	30,6	48,8
durchschnittlich für das ganze Reich	10,5	7,2	6,2	5,4	10,1	7,3	5,6	4,4	18,7	24,6
II. Ankommender Fernverkehr										
A. 1 bis 50 Hauptanschlüssen	53,8	16,1	9,8	6,2	5,7	3,5	1,6	0,9	1,3	1,1
B. 51 » 100	29,2	16,8	13,1	11,1	14,4	6,9	2,8	1,3	2,2	2,2
C. 101 » 500	9,7	9,7	8,7	8,3	13,7	9,3	7,3	5,2	12,9	15,2
D. 501 » 1 000	5,9	5,8	6,2	5,6	11,7	8,8	6,6	5,2	19,6	24,6
E. 1 001 » 5 000	2,4	2,9	3,7	4,1	9,1	7,8	6,5	6,0	25,1	32,4
F. 5 001 » 10 000	1,6	1,7	2,5	3,0	7,0	6,4	5,1	4,2	25,9	42,6
G. 10 001 » 50 000	1,1	1,2	1,8	2,0	6,0	5,7	5,2	4,2	29,8	43,0
H. 50 001 » 100 000	1,7	1,0	1,3	1,7	5,0	5,0	4,0	4,1	25,3	50,9
L. 200 001 » 250 000	1,4	1,1	1,2	1,7	5,2	4,7	4,1	4,2	28,4	48,0
durchschnittlich für das ganze Reich	9,9	6,7	6,0	5,7	10,2	7,5	5,7	4,6	18,4	25,3

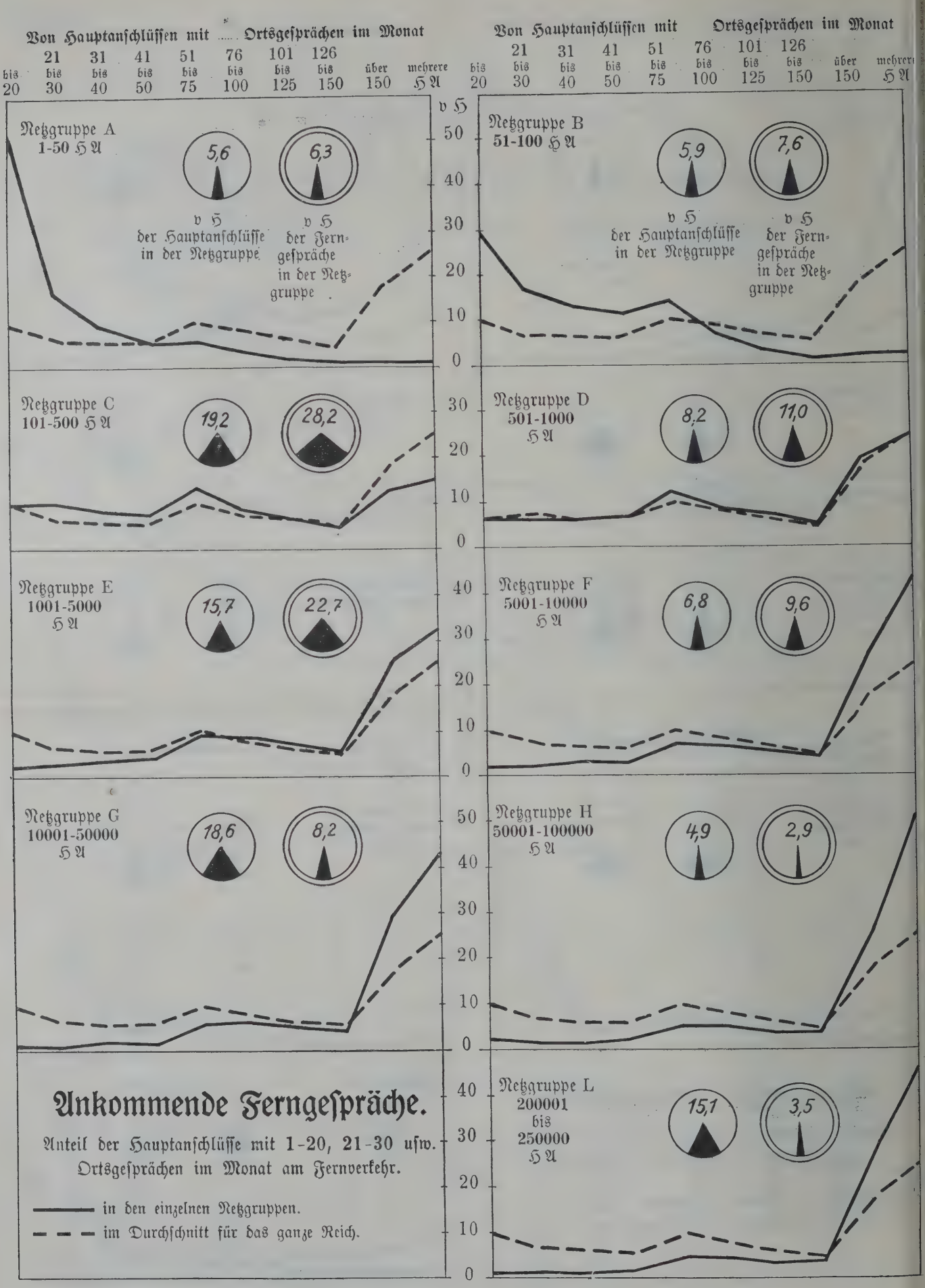


Abgehende Ferngespräche.

Anteil der Hauptanschlüsse mit 1-20, 21-30 usw. Ortsgesprächen im Monat am Fernverkehr.

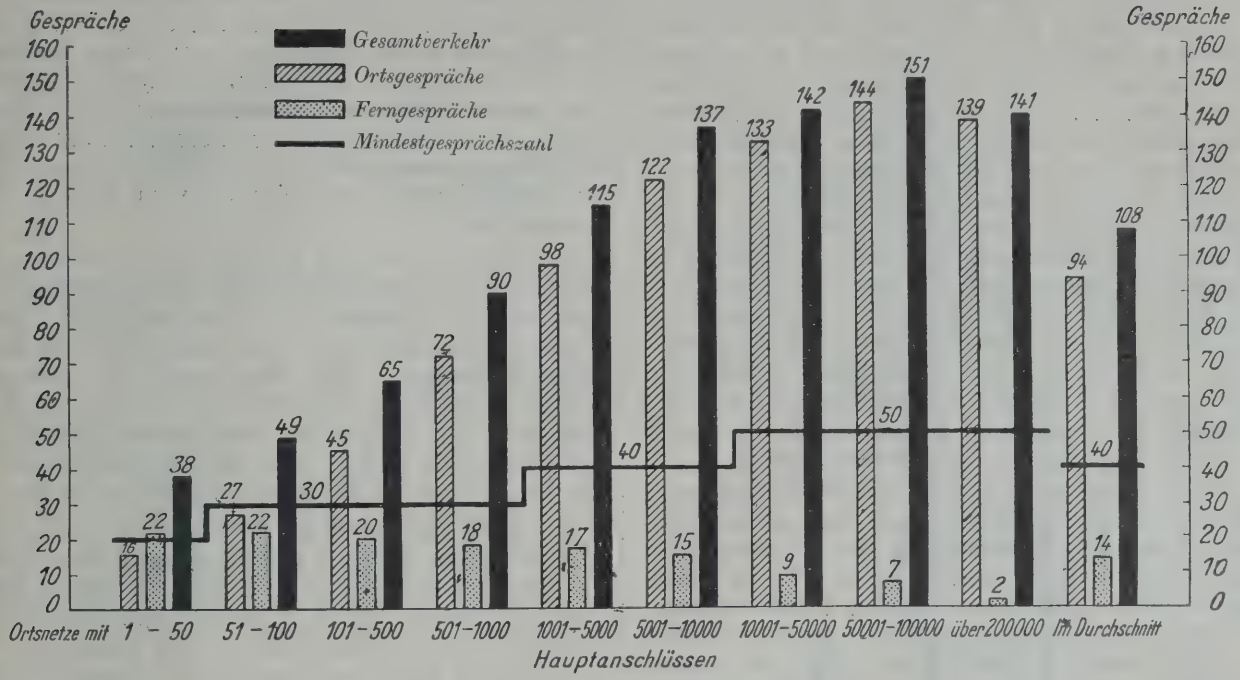
——— in den einzelnen Netzgruppen.

– – – im Durchschnitt für das ganze Reich.


Von Hauptanschlüssen mit ..... Ortsgesprächen im Monat
bis 20 | 21 bis 30 | 31 bis 40 | 41 bis 50 | 51 bis 75 | 76 bis 100 | 101 bis 125 | 126 bis 150 | über 150 | mehrere HA
Netzgruppe A 1-50 HA
5,6
6,3
v H der Hauptanschlüsse in der Netzgruppe
v H der Ferngespräche in der Netzgruppe
Netzgruppe B 51-100 HA
5,9
7,6
Netzgruppe C 101-500 HA
19,2
28,2
Netzgruppe D 501-1000 HA
8,2
11,0
Netzgruppe E 1001-5000 HA
15,7
22,7
Netzgruppe F 5001-10000 HA
6,8
9,6
Netzgruppe G 10001-50000 HA
18,6
8,2
Netzgruppe H 50001-100000 HA
4,9
2,9
Netzgruppe L 200001 bis 250000 HA
15,1
3,5
v H
0 10 20 30 40 50
Ankommende Ferngespräche.
Anteil der Hauptanschlüsse mit 1-20, 21-30 usw. Ortsgesprächen im Monat am Fernverkehr.
in den einzelnen Netzgruppen.
im Durchschnitt für das ganze Reich.

Anlage 9

Monatlicher Sprechverkehr eines Hauptanschlusses.



Danach weicht der abgehende Ortsgesprächsverkehr überhaupt nur unerheblich von dem ankommenden Verkehr ab. Die Teilnehmer, die nicht mehr als 40 abgehende Gespräche im Monat führen, haben fast genau die gleiche Zahl ankommender Gespräche; bei mehr als 40 bis etwa 125 abgehenden Gesprächen ist die Zahl der ankommenden Gespräche sogar etwas niedriger als die der abgehenden Gespräche; bei mehr als 125 Gesprächen tritt das umgekehrte Verhältnis ein.

Ein ganz ähnliches Ergebnis zeigt der Fernverkehr. Während im Jahre 1922 auf einen Hauptanschluß durchschnittlich im Jahre 237 Ferngespräche entfielen, ist diese Zahl im Jahre 1923 auf 195, im Jahre 1924 auf 177 und im Jahre 1925 auf 166 Gespräche zurückgegangen. Die Verteilung der Ferngespräche auf die einzelnen Zonen, die sich aus der Anl. 6 (S. 122) ergibt und in der Anl. 7 (S. 123) übersichtlich dargestellt ist, hat sich in den letzten Jahren nur unerheblich geändert. Dabei muß aber auf eine Tatsache hingewiesen werden, die bei den Klagen über die zu hohen Ferngesprächsgebühren niemals berücksichtigt wird. Seitdem infolge des schnell fortschreitenden Ausbaus des großen Fernkabelnetzes die Zahl der Fernleitungen immer weiter zunimmt und sich gleichzeitig die Betriebsgüte wesentlich verbessert, sinkt in demselben Verhältnis die Zahl der dringenden Gespräche. Da die nicht dringend angemeldeten Ferngespräche schon nach kurzer Zeit zur Ausführung kommen, besteht nur noch ein geringes Bedürfnis für dringende Gespräche. Der Anteil der dringenden Gespräche an der Gesamtzahl der Gespräche ist jetzt nur noch 1,6 v H, während er 1924 noch 7,6 v H betrug. Diese an und für sich außerordentlich günstige Entwicklung des Verkehrs ist für die Fernsprecheinnahmen weniger erfreulich und ist leider durch eine allgemeine Zunahme des Fernverkehrs, die von den Teilnehmern als natürliche Folge jeder Verkehrsverbesserung immer in Aussicht gestellt wird, bisher nicht entfernt ausgeglichen worden.

Der Hauptteil des Fernverkehrs, und zwar in abgehender als auch in ankommender Richtung, entfällt auf die Vielsprecher. Wenn sich nach der Übersicht über die Beteiligung der Hauptanschlüsse am Fernverkehr (Anl. 8, S. 124, 125 u. 126) bei der Durchschnittszahl für das Reich auch für die Wenigsprecher nicht unerhebliche Verhältniszahlen ergeben, liegt dies daran, daß in den Ortsnetzen bis zu 100 Hauptanschlüssen der größte Teil des Fernverkehrs auf die Wenigsprecher entfällt. Das darf aber nicht auffallen, denn in diesen Netzen gibt es im Ortsverkehr kaum Vielsprecher, weil keine Gelegenheit zu starkem Sprechverkehr vorhanden ist. In den größeren Ortsnetzen ist die Beteiligung der Wenigsprecher am Fernverkehr in beiden Richtungen ebenso unbedeutend wie ihre Beteiligung am Ortsverkehr.

In den kleinen Ortsnetzen ist die Zahl der im Durchschnitt auf einen Teilnehmer entfallenden Ferngespräche ungefähr ebenso groß wie die Zahl der Ortsgespräche. In den größeren Ortsnetzen überwiegt, wie auf der Anl. 9 (s. oben) dargestellt ist, die Zahl der Ortsgespräche bei weitem. Im Gesamtdurchschnitt führt ein Teilnehmer 94 Ortsgespräche monatlich; er deckt also die Selbstkosten, die erst bei 125 Gesprächen erreicht werden, nicht. Der Ortsverkehr ist danach ein Zuschußbetrieb. Rechnet man die Ferngespräche hinzu, so ergibt sich ein Durchschnittsverkehr von 108 Gesprächen auf den Anschluß. Er bleibt auch noch hinter der zur Deckung der Selbstkosten erforderlichen Zahl von 125 Gesprächen zurück. Die Ferngesprächsgebühren müssen deshalb über den Selbstkosten liegen, damit im Gesamterträgnis die Ausgaben des Fernsprechwesens in den Einnahmen Deckung finden.

IV Wirtschaftliche Lage und Selbstkosten des Fernsprechwesens.

Die wirtschaftliche Lage des Fernsprechwesens ist zur Zeit nicht günstig. Wenn sich die Einnahmen in den kommenden Monaten nicht wesentlich besser gestalten als bisher, wird das Einnahmesoll des Voranschlags für 1926 nicht erreicht werden. Damit die Ausgaben in den Einnahmen überhaupt Deckung finden, hat die Deutsche

Reichspost die Aufnahme einer Anleihe von 170 Millionen ℛℳ vorsehen müssen, die zum größten Teile für das Fernsprechwesen bestimmt ist. Zu den Ausgaben, die dem Fernsprechwesen zur Last fallen, rechnen u. a. auch die aus dem Verhältnis des Anlagekapitals zu berechnenden Anteile an dem an die Reichskasse abzuführenden Überschuß und an Ausgaben für Wohnungsfürsorge, Hypothekendarlehen, Betriebsmittel usw. Außerdem muß der Fernsprechbetrieb noch den Fehlbetrag tragen, den der Telegraph verursacht. Unter den Verhältnissen, die für die Handhabung des Telegraphenbetriebs im Deutschen Reich gegeben und leider unabänderlich sind, lassen sich die Kosten des Telegraphenbetriebs nicht durch Gebühren allein decken. Die Hauptschuld daran trägt der Fernsprecher, der als das bequemere, leistungs- und anpassungsfähigere Verkehrsmittel dem Telegraphen immer mehr Verkehr entzieht. Es ist daher gerechtfertigt, daß der Fernsprecher den Ausfall bei der Telegraphie trägt, der auf etwa 40 Millionen ℛℳ zu veranschlagen ist.

Es könnte eingewendet werden, daß der Anleihebetrag für das Fernsprechwesen sich vielleicht noch erhöhen ließe, zumal da bei den Ausgaben für die Erweiterung der Fernsprechanlagen allein 204 Millionen ℛℳ auf Anlage vorgesehen sind. Die weitere Anleihe könnte dann zur Herabsetzung der Fernsprechgebühren verwendet werden. Vor einer solchen Maßnahme muß dringend gewarnt werden. Die Lebensdauer wichtiger Teile der Fernsprecheinrichtungen, z. B. Nebenstellenanlagen bei den Teilnehmern, Verstärker, Batterien, beträgt nur wenige Jahre, so daß hier die Übernahme auf Anleihe nicht gerechtfertigt wäre. Sollten Jahr für Jahr auch Ausgaben für kurzlebige Gegenstände auf Anleihe genommen werden, unter Umständen zu schweren Bedingungen, dann wäre binnen ganz kurzer Zeit der Zustand erreicht, daß für die Verzinsung und Tilgung von Anleihen jährlich mehr aufgewendet werden müßte, als wenn die Ausgaben aus den laufenden Einnahmen bestritten werden. Das würde eine Gebührenerhöhung zur Folge haben müssen. Soweit es sich jedoch um Neuanlagen handelt, die vornehmlich der Zukunft zugute kommen, eine längere Lebensdauer haben und eine angemessene Verzinsung gewährleisten, soweit es sich also um Ausgaben für werbende Zwecke handelt, sollen die Ausgaben auf Anleihe genommen werden.

Es ist auch behauptet worden, die wirtschaftliche Lage der Deutschen Reichspost sei gar nicht so ungünstig, wenn sie nicht viel zu hohe Abschreibungen vornähme. Von sachverständiger Seite seien an Hand der Eröffnungsbilanz und des Voranschlags für 1925 die notwendigen Abschreibungen mit 70 Millionen ℛℳ berechnet worden, während der Voranschlag 150 Millionen ℛℳ vorsehe. So liegt die Sache nicht. Abschreibungen sind in der Weise zu berechnen, daß die tatsächlichen Anschaffungskosten abzüglich des Altstoffwerts durch die Zahl der vermutlichen Gebrauchsjahre geteilt werden. So werden auch die Abschreibungen bei der Deutschen Reichspost berechnet; die Berechnungen werden vom Rechnungshof des Deutschen Reichs nachgeprüft. Für 1925 sind die Abschreibungen auf 150 Millionen ℛℳ veranschlagt gewesen, die genaue Berechnung hat am Jahresschluß rund 147 Millionen ℛℳ ergeben.

Ohne Kenntnis der Anschaffungswerte, das heißt der seinerzeit tatsächlich ausgegebenen Beträge, kann kein Sachverständiger die Abschreibungen berechnen. In der Eröffnungsbilanz stehen keine Anschaffungswerte, sondern nur Zeitwerte. Diese sind aber gerade bei technischen Anlagen, z. B. bei solchen, die wie die Fernsprechlinien dauernd den Einflüssen von Wind und Wetter ausgesetzt sind, oft nur mit 40 v H des Anschaffungswerts zu bewerten gewesen. Wahrscheinlich hat der Sachverständige die Zeitwerte in der Eröffnungsbilanz für gleichbedeutend mit Anschaffungswerten gehalten, dann wäre es erklärlich, daß er nur auf 70 Millionen ℛℳ für Abschreibungen kommt. Der Rechnungshof hat in der Kritik der Gewinn- und Verlustrechnung für 1924 ausdrücklich betont, daß die Abschreibungen in keinem Falle zu hoch berechnet worden sind.

Bei der gegenwärtigen Wirtschaftslage kann eine Verminderung der Gesamteinnahme des Fernsprechwesens nicht in Frage kommen. Der Fernsprechdienst ist keine Wohlfahrtseinrichtung; er muß unbedingt seine Selbstkosten aufbringen. Die Neuregelung der Fernsprechgebühren muß sich auf eine Verschiebung des Tarifgefüges in sich beschränken; Gebührenermäßigungen auf der einen Seite müssen durch entsprechende Erhöhungen auf der anderen Seite wieder ausgeglichen werden.

Um beurteilen zu können, in welcher Richtung Tarifänderungen durchgeführt werden können, wird zunächst auf die Selbstkosten der Deutschen Reichspost zurückgegangen werden müssen. Die Leistungen der Deutschen Reichspost im Ortsverkehr sind zweierlei Art:

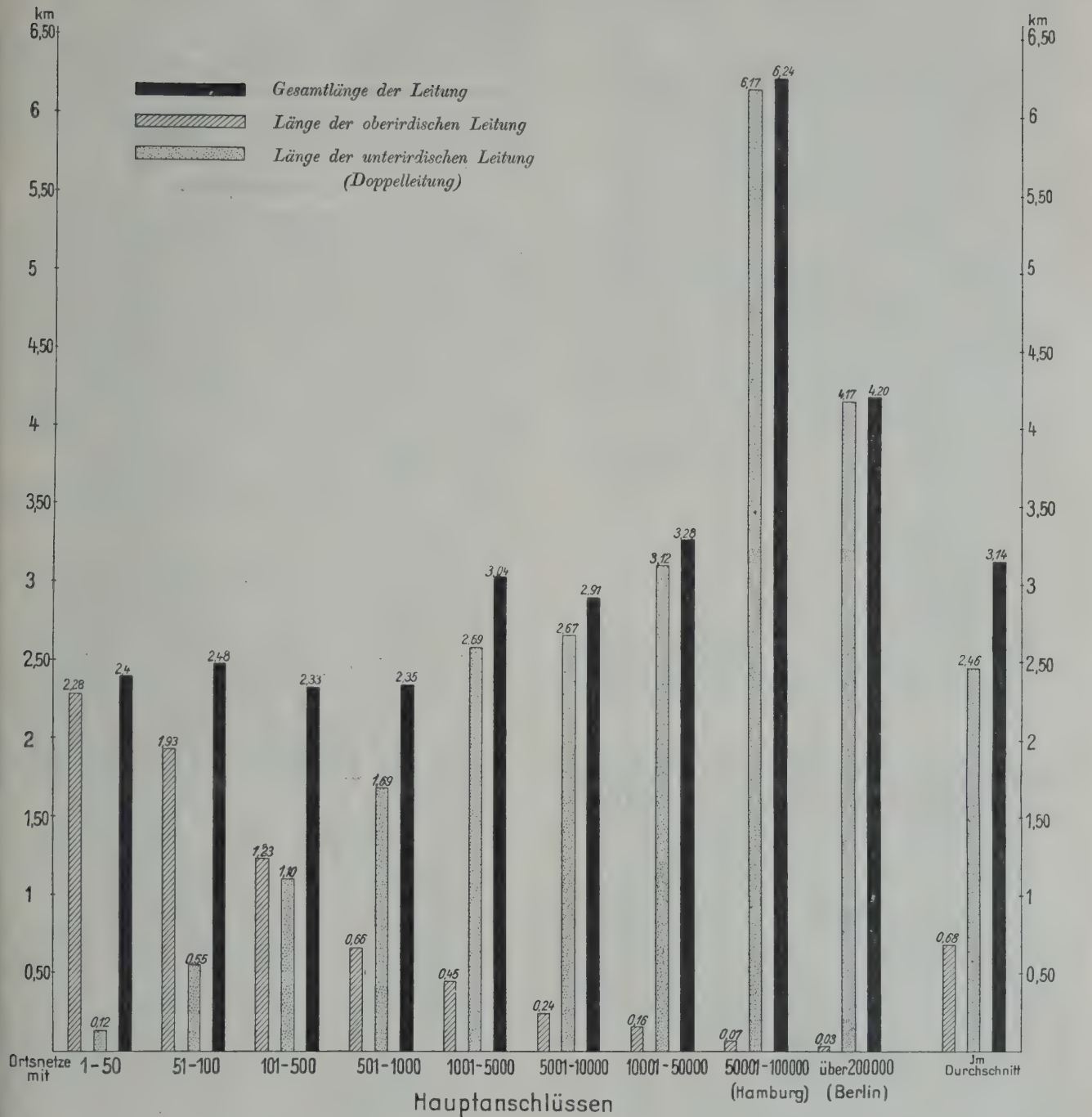
1. Sie hat die Leitung für die Verbindung der Teilnehmersprechstelle mit dem Amte herzustellen, beim Amte eine Einrichtung zu schaffen, damit die von dem Teilnehmer gewünschten Verbindungen ausgeführt werden können, und hat für die Teilnehmerstelle die Sprechapparate herzugeben. Außerdem muß sie die ganze Einrichtung laufend instandhalten und Störungen beseitigen.
2. Beim Amte müssen die Verbindungen, die von oder mit dem Teilnehmer verlangt werden, hergestellt werden.

Die beiden Leistungen sind ihrer Art nach voneinander verschieden. Die erstere ist ein Vermietungsgeschäft, die zweite ein Betriebsgeschäft.

Zu 1. Die Selbstkosten der Deutschen Reichspost für die Hergabe der Einrichtungen bei der Teilnehmerstelle und im Amte sowie für die Leitung sind in den einzelnen Ortsnetzen verschieden hoch. Die Selbstkosten steigen, je größer das Ortsnetz wird. Sie schwanken nach Abrechnung der vom Teilnehmer zu zahlenden Einrichtungsgebühr in Höhe von durchschnittlich 100 ℛℳ zwischen 600 ℛℳ und 1050 ℛℳ (Berlin) für den einzelnen Hauptanschluß. Die erheblichen Unterschiede sind einmal darauf zurückzuführen, daß die durchschnittlichen Leitungslängen, wie aus der Anl. 10 (S. 129) hervorgeht, in den größeren Ortsnetzen höher sind als in den kleinen Netzen. (Die Hamburger Leitungen sind länger als die Berliner Leitungen, weil die meisten Anschlüsse in Hamburg noch an ein zentrales Amt herangeführt sind. Die Verhältnisse werden sich in den nächsten Jahren ändern; die Hamburger Leitungen werden dann im Durchschnitt etwas kürzer als die Berliner Leitungen werden.) Besonders ist aber zu berücksichtigen, daß die Vermittlungsstellen mit der Zahl der Hauptanschlüsse immer verwickelter und kostspieliger werden, weil Einrichtungen getroffen werden müssen, damit alle Teilnehmer, auch wenn ihre Zahl noch so groß wird, miteinander in Verbindung gebracht werden können. Dazu kommt, daß in Netzen

Anlage 10

Leitungslänge der Hauptanschlüsse.



mit mehr als etwa 8 000 bis 10 000 Anschlüssen mehrere Vermittlungsstellen eingerichtet werden müssen, zu deren Verbindung untereinander eine hinreichend große Zahl von Leitungen erforderlich ist, was wiederum eine Vergrößerung der technischen Einrichtungen auf den Ämtern erfordert.

Die Gebühren, durch die diese vom Anlagekapital abhängenden Selbstkosten der Deutschen Reichspost gedeckt werden sollen, müssen aufbringen:

a) eine angemessene Verzinsung des Anlagekapitals und Mittel zur allmählichen Tilgung der aufgenommenen Anleihen (Kapitaldienst),

b) die Mittel, die erforderlich sind, um die Anlagen, sobald sie durch Abnutzung unbrauchbar geworden sind, durch neue ersetzen zu können (Erneuerung),

c) die Mittel zur dauernden Aufrechterhaltung der Betriebsfähigkeit der Anlagen (Instandhaltung).

Zu a. Als angemessen wird ein Zinssatz angesehen werden können, der ungefähr dem Zinssatz entspricht, der z. B. für Anleihen aufzuwenden ist.

Zu b. Die Erneuerungsbeträge können niedriger angesetzt werden als die in der Bilanz erscheinenden Abschreibungsbeträge. Sie müssen so bemessen werden, daß sie mit Zinsen und Zinseszinsen den Anschaffungswert abzüglich des Altstoffwerts ergeben. Nimmt man eine Verzinsung der Erneuerungs-

beträge mit 5 v H an, so wären folgende Vomhundertsätze vom durchschnittlichen Anschaffungswert in die Gebühren einzurechnen:

Gebäude	0,1 v H,
Leitungen und Kabel	2 » ,
technische Einrichtungen für den Selbstanschlußbetrieb	3 » ,
Gestänge und technische Amtseinrichtungen für den Handbetrieb	4,6 » ,
Fernsprecheinrichtungen beim Teilnehmer und Sammlerbatterien	8 » ,
Trockenelemente	50 » .

Zu c. Die Kosten der Instandhaltung weichen bei den einzelnen Teilen der Fernsprecheinrichtungen stark voneinander ab, je nachdem die Anlagen dauernd den Witterungseinflüssen ausgesetzt sind oder der Einwirkung besonderer örtlicher Verhältnisse unterliegen oder schnell sich abnutzende Teile enthalten usw. Hier müssen Einzelberechnungen angestellt werden. Als roher Durchschnitt können für die Instandhaltungskosten die folgenden Sätze dienen:

Gebäude	1—2 v H der Anlagekosten,
technische Einrichtungen bei den Ämtern und Sprechstellen	4—5 » » » ,
oberirdische Leitungen	6—8 » » » ,
Kabelleitungen	2—3 » » » .

Die vom Anlagekapital abhängigen laufenden Kosten für einen Hauptanschluß errechnen sich danach je nach der Größe des Ortsnetzes auf 75 bis 150 *RM* jährlich.

Zu 2. Die Kosten für die Herstellung der einzelnen Ortsgesprächsverbindung sind hauptsächlich Personalkosten. Dazu treten Ausgaben für Betriebsstrom, Heizung, Beleuchtung usw. Teilt man die im Jahre 1925 für den Ortsfernsprechdienst erwachsenen Personalkosten von 130 Millionen *RM* durch die Gesamtzahl der in diesem Jahre geführten gebührenpflichtigen Ortsgespräche (d. i. die Gesamtzahl der geführten Gespräche vermindert um den Nachlaß von rund 4 v H), so ergibt sich, daß die Personal-Selbstkosten allein 7,8 Pf. für das Gespräch betragen. Rechnet man dazu die angeführten weiteren Kosten, so müssen die Selbstkosten eines Ortsgesprächs auf 9 bis 10 Pf. beziffert werden.

Die Selbstkosten im Fernverkehr sind, zerlegt nach den im Tarif vorgesehenen Entfernungsstufen, in der Anl. 11 (S. 132) dargestellt. Daraus geht hervor, daß — abgesehen von den ganz nahen Entfernungen — der Fernverkehr einen Überschuß abwirft. Die Unterschiede zwischen den Einnahmen und Ausgaben des Fernverkehrs werden im unteren Teile des Schaubilds gezeigt; danach rührt der Hauptüberschuß aus Gesprächen auf Entfernungen von 25 bis 100 km her. Zur besseren Angleichung der Ferngebühren an die Selbstkosten werden die Gebühren für die Entfernungen von 25 bis 100 km ermäßigt werden können, wenn es gelingt, aus dem Ortsverkehr eine höhere Einnahme herauszuwirtschaften.

Eine günstigere Gestaltung der wirtschaftlichen Lage des Fernsprechwesens durch die Einführung von Betriebsverbesserungen läßt sich unter den gegebenen Verhältnissen leider nicht erzielen. Die Betriebsmittel werden im wesentlichen so vollkommen ausgenutzt, daß eine weitere Steigerung nicht mehr stattfinden kann. Auch das Personal kann nicht stärker als bisher in Anspruch genommen werden. Wohl würden sich nach vollständiger Durchführung des Selbstanschlußbetriebs und nach weitgehender Ersetzung der oberirdischen Linien durch Kabel noch erhebliche Ersparnisse im Betriebe erzielen lassen. Sollen diese Maßnahmen aber mehr als bisher beschleunigt werden, so sind sehr hohe Kapitalbeträge erforderlich, deren Beschaffung zur Zeit nicht verantwortet werden könnte.

V. Tarifvorschläge.

Da sich die wirtschaftliche Lage des Fernsprechwesens aus dem Grunde dauernd weiter verschlechtert, daß die Wenigsprecher, namentlich fast alle neu hinzutretenden Teilnehmer, die Selbstkosten der Deutschen Reichspost nicht aufbringen, wird das Fernsprechwesen nur gesunden können, wenn die Gebühren wieder wie im Tarif von 1921 den Selbstkosten einigermaßen angeglichen werden. Bevor ein solcher Vorschlag gemacht wird, muß noch auf einige nicht annehmbare Vorschläge eingegangen werden, die in den Eingaben der Teilnehmer immer wiederkehren:

1. Die Wiedereinführung der Pauschgebühr,
2. die Beibehaltung der geltenden Einzelgesprächsgebühr unter Erhöhung der monatlichen Zahl der Pflichtgespräche,
3. die Erhöhung des Abzugs für unrichtige Zählungen,
4. wesentliche Ermäßigung der Fernsprechgebühren in der Hoffnung auf starke Steigerung des Verkehrs.

Zu 1. Die Pauschgebühr hat nur einen Vorteil: sie bringt die Gebührenberechnung auf die einfachste Formel. Aber dieser Vorteil verschwindet gegenüber den überaus nachteiligen Wirkungen, die diese Tarifform für die Betriebsabwicklung und für die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens im Gefolge hat. Die Pauschgebühr führt zu einer ungesunden, übermäßigen Beanspruchung des Verkehrsmittels und macht es dem Betriebsunternehmer unmöglich, die Gegenleistungen der Benutzer seinen Leistungen richtig anzupassen. Sollen die Selbstkosten gedeckt werden, so muß die Pauschgebühr nach einer verhältnismäßig hohen Durchschnittsbeanspruchung bemessen werden. Infolgedessen müssen die Wenigsprecher zur Tragung der Mehrkosten, die die Vielsprecher verursachen, ganz wesentlich mit herangezogen werden, und das macht den Pauschgebührentarif ungerecht und unsozial. Weiterhin wird durch die zu erwartende übermäßige Benutzung des Fernsprechers einerseits ein bedeutender Mehraufwand an technischen Betriebsmitteln notwendig, anderseits die Zahl der Besetztfälle ganz erheblich erhöht, was wiederum zu einer Verschlechterung und Verteuerung des Betriebs führt. Seit der Aufhebung dieses Tarifs hat der Betrieb infolge Wegfalls der zahlreichen entbehrlichen Gespräche an Güte erheblich gewonnen; unter den heutigen Verhältnissen würde bei einem Pauschgebührentarif in Deutschland ein ordnungsmäßiger Betrieb überhaupt nicht mehr möglich sein, weil die vorhandenen technischen Einrichtungen nicht die zu erwartende Verkehrssteigerung fassen könnten.

Zu 2. Die Entlastung der Vielsprecher und die stärkere Inanspruchnahme der Wenigsprecher könnte unter Aufrechterhaltung des bestehenden Tarifgefüges auch durch Erhöhung der Zahl der Pflicht-

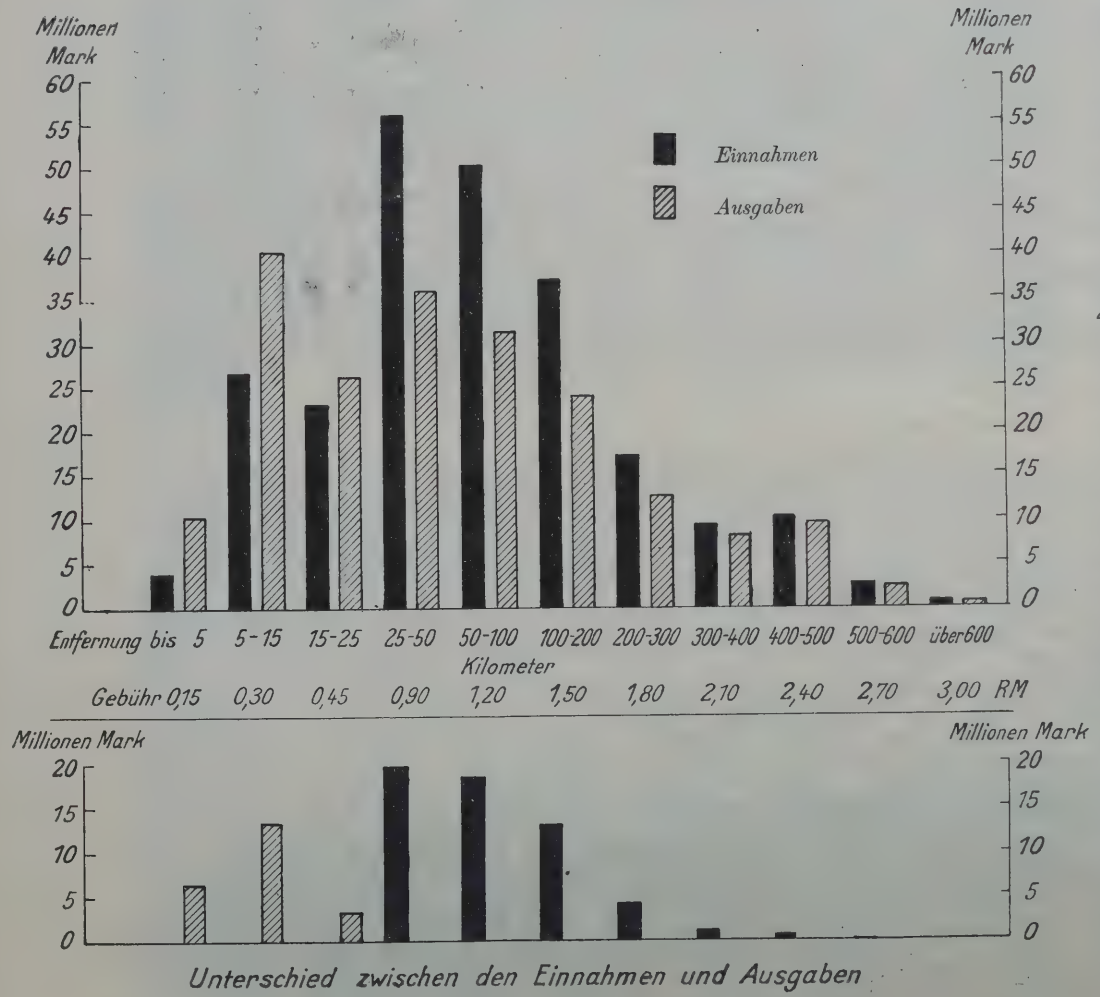
gespräche erreicht werden. Eine solche Maßnahme wäre aber recht willkürlich. In verstärktem Maße würde geltend gemacht werden, was jetzt schon häufig eingewendet wird, nämlich daß die Zahlung von Gebühren für Gespräche verlangt werde, die der Teilnehmer gar nicht zu führen wünsche oder nicht einmal zu führen imstande sei. Bei den früheren Verhandlungen mit den beteiligten Körperschaften vertrat sogar eine starke Minderheit die Ansicht, daß die Zahl der Pflichtgespräche in den großen Netzen von 50 auf 30 herabgesetzt werden sollte. Danach ist die Fernsprechgebührenfrage auf dem Wege einer Erhöhung der Pflichtgesprächszahlen nicht zu lösen.

Zu 3. Der Forderung, den Abzug für unberechtigte Zählungen zu erhöhen, läßt sich nicht stattgeben. Der Abzug von 3, 4 oder 5 v H der aufgezeichneten Gespräche wird den Teilnehmern eingeräumt, weil nach Lage der Verhältnisse geringe Abweichungen vorkommen können. Im Drange des Geschäfts wird die eine oder andere Zählung vergessen. Andererseits treten vereinzelt auch außergewöhnliche Umstände ein, unter denen Verbindungen gezählt werden, die nicht gezählt werden dürfen, z. B. Falschverbindungen. Ein von den Teilnehmern häufig angenommenes böswilliges Zuvielzählen kann außer Betracht gelassen werden, weil dazu kaum irgendwelcher Anreiz besteht. Um jedoch auch die technische Möglichkeit dazu auszuschließen, sind die Zähler durch die elektrische Schaltung so eingerichtet, daß sie während einer bestehenden Verbindung nur einmal fortgeschaltet werden können. Mehrmaliges Drücken des Zählknopfes hat keine weitere Wirkung. Die Deutsche Reichspost sorgt für möglichst vollkommene Ausschaltung aller Fehlermöglichkeiten durch sorgfältige Ausbildung des Vermittlungspersonals und durch eine ständige wirksame Überwachung des Betriebs. In die Hunderttausende gehende Kontrollen, die laufend ausgeübt werden, derart, daß weder das Bedienungspersonal noch die überwachten Teilnehmer etwas davon merken, haben ergeben, daß z. B. im Ortsnetz Berlin nach Aufrechnung der Zuwenigzählungen gegen die Zuvielzählungen im Durchschnitt nur 1,37 bis höchstens 2,55 v H Zuvielzählungen übrigbleiben, während doch 5 v H der amtsseitig gezählten Gespräche den Teilnehmern nicht angerechnet werden. Kommen in Einzelfällen größere Unterschiede vor, so wird ihnen nach Möglichkeit Rechnung getragen; aber Einzelfälle dürfen nicht verallgemeinert werden. Ganz ähnlich liegen die Verhältnisse in anderen Ortsnetzen. Sogar bei Ämtern mit Selbstanschlußbetrieb, wo der menschliche Fehler beim Amte ganz ausgeschaltet ist und wo die Zählung voll selbsttätig vor sich geht, werden die Klagen über Zuvielzählungen in ähnlichem Maße wie beim Handbetrieb erhoben. Die Teilnehmer glauben genauer zu zählen als das Amt. Sie irren sich aber oft, weil ihnen unbekannt ist, wann eine Verbindung gebührenpflichtig wird, und weil sie nicht wissen, daß die hauptsächlichste Fehlerquelle der Teilnehmerzählungen bei den Angestellten und Dienstboten und sonstigen Mitbenutzern liegt, die ihren Sprechverkehr dem Anschlußinhaber verheimlichen. Die Deutsche Reichspost hat nach ihren außerordentlich zahlreichen Feststellungen keinen Anlaß, einen größeren Abzug als bisher für Falschzählungen einzuräumen. Jedes Prozent Nachlaß würde nach dem geltenden Tarif einen jährlichen Einnahmeausfall von 2,5 Millionen *RM* zur Folge haben, der nicht getragen werden könnte.

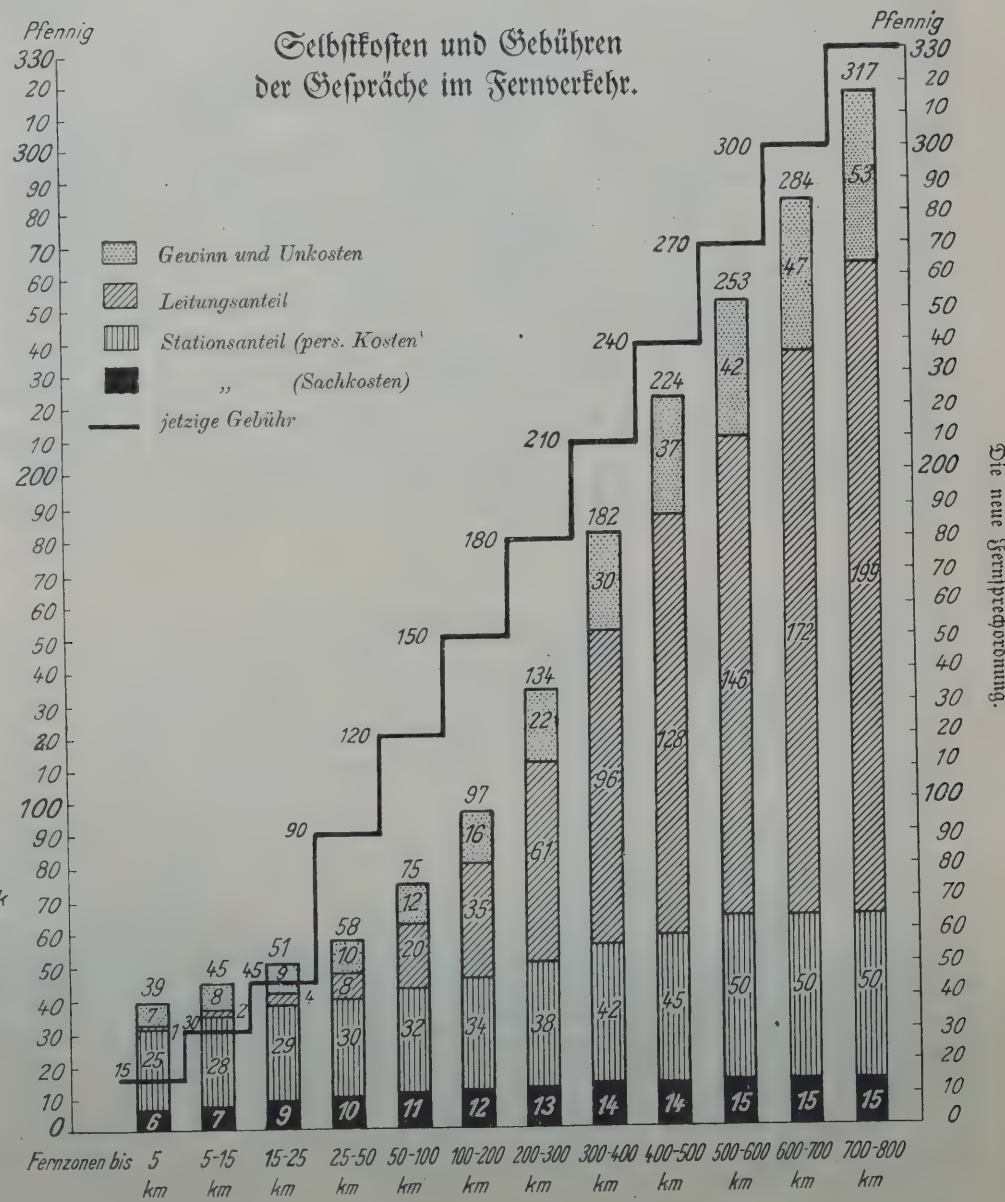
Zu 4. Der Deutschen Reichspost wird immer wieder der Rat erteilt, die Fernsprechgebühren wesentlich herabzusetzen, der Fernsprechverkehr werde dann stark anwachsen und auf diese Weise die erforderlichen Einnahmen bringen. Der Rat ist sehr trügerisch. Die Fernsprechbetriebsmittel, Personal und Apparate, sind stets soweit wie möglich dem jeweiligen Grade des Bedürfnisses angepaßt; das heißt, es wird nicht mehr Personal im Dienste gehalten, als nötig ist, und die technischen Einrichtungen enthalten ebenfalls nur die allernötigsten Vorräte. Jeder Verkehrszuwachs von größerem Umfang und von Dauer erfordert daher die Einstellung neuer Kräfte und die Inbetriebsetzung weiterer Apparate, ruft daher neue Ausgaben hervor. Dies gilt auch für den Fernverkehr, obwohl hier durch die Fernkabel streckenweise größere Leitungsvorräte geschaffen sind. Diese Vorräte haben aber bewirkt, daß, wie schon unter III erwähnt wurde, wegen des rascheren Verkehrsabflusses die dringenden Gesprächsanmeldungen erheblich zurückgegangen sind. Will man diese für die Teilnehmer günstigen Verkehrsverhältnisse nicht wieder preisgeben, so läßt sich auch im Fernverkehr bei einer anhaltenden Verkehrssteigerung die Leitungsvermehrung nicht umgehen. Wenn die Gebühr für eine bestimmte Leistung unabänderlich unter den Selbstkosten liegt, kann niemals ein Gewinn herausspringen, auch wenn die Leistung noch so oft vervielfacht wird. Und wenn für eine bestimmte Leistung kein begründeter Bedarf vorliegt, vermag auch eine Gebührenermäßigung das Bedürfnis nicht sogleich zu wecken oder wesentlich zu steigern. Wie wenig u. U. eine Gebührenermäßigung auf die Verkehrsentwicklung einzuwirken vermag, hat die Ermäßigung der Ferngesprächsgebühren auf Entfernungen über 50 km am 1. Dezember 1924 und am 1. Februar 1925 gezeigt. Die Ermäßigung betrug rund 33 v H, wenn außer der Herabsetzung der Gebührensätze auch die Verringerung der durchschnittlichen Gesprächskosten infolge Verminderung des Anteils der dringenden Gespräche am Gesamtverkehr berücksichtigt wird. Die Zahl der Gespräche hat aber nicht zugenommen, sondern ist vielmehr um 5,6 v H geringer geworden. Ähnliche Beobachtungen konnten auch im Telegraphenbetrieb und im Ausland gemacht werden. Als z. B. die Telegraphengebühren vom 1. Januar 1925 an von 15 Pf. für das Wort auf 10 Pf., also um $33^1/_3$ v H ermäßigt wurden, war der Erfolg eine nur geringfügige Zunahme der Telegramme, wohl aber eine beträchtliche Steigerung des Fehlbetrags der Telegraphie. In Australien verwandelte eine Ermäßigung der Post- und Fernsprechgebühren den Überschuß des Jahres 1924 in Höhe von 7,3 Millionen *RM* in einen Fehlbetrag von 15,6 Millionen *RM* im Jahre 1925, was den Generalpostmeister nötigte, die Gebührenermäßigungen wiederaufzuheben.

Die Deutsche Reichspost muß mit allen Mitteln versuchen, wieder zu einem Tarif zu kommen, dessen einzelne Gebührensätze so festgesetzt sind, daß die Gegenleistung des Teilnehmers möglichst genau der jeweiligen Leistung der Verwaltung entspricht. Nur ein solcher Tarif ist gerecht.

Einnahmen und Ausgaben im Fernverkehr.



Selbstkosten und Gebühren der Gespräche im Fernverkehr.



Anlage 12

Gegenüberstellung

der geltenden und der geplanten Fernsprechgebühren für den Ortsverkehr.

Zahl der Ortsgespräche im Monat (ohne Berücksichtigung des Abzugs von 3—5 v H)	Ortsnetze mit 1 bis 50 Hauptanschlüssen		Ortsnetze mit 51 bis 1000 Hauptanschlüssen				Ortsnetze mit 1001 bis 10 000 Hauptanschlüssen		Ortsnetze mit 10 001 und mehr Hauptanschlüssen		
	geltende Gebühren	künftige Gebühren	geltende Gebühren	künftige Gebühren in Ortsnetzen mit 51 bis 100 Hauptanschlüssen	künftige Gebühren in Ortsnetzen mit 101 bis 500 Hauptanschlüssen	künftige Gebühren in Ortsnetzen mit 501 bis 1000 Hauptanschlüssen	geltende Gebühren	künftige Gebühren	geltende Gebühren	künftige Gebühren in Ortsnetzen mit 10 001 bis 50 000 Hauptanschlüssen	künftige Gebühren in Ortsnetzen mit über 200 000 (Berlin) Hauptanschlüssen
	RM	RM	RM	RM	RM	RM	RM	RM	RM	RM	RM
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
0	3,—	5,—	4,50	5,—	6,—	7,—	6,—	8,—	7,50	9,—	12,—
10	3,—	6,—	4,50	6,—	7,—	8,—	6,—	9,—	7,50	10,—	13,—
20	3,—	7,—	4,50	7,—	8,—	9,—	6,—	10,—	7,50	11,—	14,—
30	4,50	8,—	4,50	8,—	9,—	10,—	6,—	11,—	7,50	12,—	15,—
40	6,—	9,—	6,—	9,—	10,—	11,—	6,—	12,—	7,50	13,—	16,—
50	7,50	10,—	7,50	10,—	11,—	12,—	7,50	13,—	7,50	14,—	17,—
75	11,25	12,50	11,25	12,50	13,50	14,50	11,25	15,50	11,25	16,50	19,50
100	15,—	15,—	15,—	15,—	16,—	17,—	15,—	18,—	15,—	19,—	22,—
150	22,—	19,50	22,—	19,50	20,50	21,50	22,—	22,50	22,—	23,50	26,50
200	28,50	24,—	28,50	24,—	25,—	26,—	28,50	27,—	28,50	28,—	31,—
250	34,50	28,—	34,50	28,—	29,—	30,—	34,50	31,—	34,50	32,—	35,—
300	40,—	32,—	40,—	32,—	33,—	34,—	40,—	35,—	40,—	36,—	39,—
400	—	—	50,—	40,—	41,—	42,—	50,—	43,—	50,—	44,—	47,—
500	—	—	60,—	48,—	49,—	50,—	60,—	51,—	60,—	52,—	55,—
700	—	—	—	—	—	—	80,—	67,—	80,—	68,—	71,—
1000	—	—	—	—	—	—	110,—	91,—	110,—	92,—	95,—

Dazu gehört in erster Linie die Wiedereinführung einer Grundgebühr, womit dann selbstverständlich eine Ermäßigung der jetzigen Ortsgesprächsgebühr zu verbinden wäre. Die Bezahlung einer bestimmten Zahl von Pflichtgesprächen wäre nicht mehr zu beanspruchen. Danach ist folgender Tarif für den Ortsverkehr in Aussicht genommen:

Die Grundgebühr (das ist die laufende Miete) beträgt monatlich für jeden Hauptanschluß in Ortsnetzen

mit nicht mehr als 100 Hauptanschlüssen .. 5 *RM*,
mit mehr als 100 bis einschl. 500 Hauptanschlüssen ..... 6 » ,
mit mehr als 500 bis einschl. 1000 Hauptanschlüssen ..... 7 » ,
mit mehr als 1000 bis einschl. 10 000 Hauptanschlüssen ..... 8 » ,
mit mehr als 10 000 bis einschl. 50 000 Hauptanschlüssen ..... 9 » ,
mit mehr als 50 000 bis einschl. 100 000 Hauptanschlüssen ..... 10 » ;

sie erhöht sich für jede angefangenen weiteren 100 000 Hauptanschlüsse um 1 *RM*.

Die Ortsgesprächsgebühr beträgt für das
1. bis 100. Gespräch im Monat ..... 10 Pf.,
101. bis 200. Gespräch im Monat ..... 9 » ,
jedes weitere Gespräch im Monat..... 8 » .

In dem Tarifvorschlag bleibt die Grundgebühr in den kleineren Ortsnetzen hinter den Selbstkosten (IV) zurück. Es muß aber berücksichtigt werden, daß die Teilnehmer in den kleinen Ortsnetzen, wie aus der Anl. 9 (S. 127) deutlich ersichtlich ist, in sehr großem Umfang am Fernverkehr teilnehmen und daß jede Ferngesprächsgebühr einen Anteil für die Inanspruchnahme des Ortsnetzes enthält, die dem Teilnehmer gutgerechnet werden kann. Außerdem sind in den kleinen Ortsnetzen der Benutzungsmöglichkeit der Anschlüsse im Ortsverkehr infolge der geringen Zahl der Teilnehmer, mit denen der einzelne Anschlußinhaber in Verbindung treten kann, und an vielen Stellen auch wegen der beschränkten Dienststunden enge Grenzen gezogen. Die Ortsgesprächsgebühr entspricht den durchschnittlichen Selbstkosten. Der vorgeschlagene Tarif ergibt unter der Annahme, daß die Pflichtgespräche wegfallen, eine jährliche Mehreinnahme im Ortsverkehr von 55 Millionen *RM*.

Die Gebühren, die jetzt und künftig bei den verschiedenen Gesprächszahlen im Monat zu entrichten sind, ergeben sich aus der Gegenüberstellung in der Anl. 12 (s. oben).

Von verschiedenen Teilnehmern mit mehreren Hauptanschlüssen und auch vom Deutschen Industrie- und Handelstag ist der Wunsch ausgesprochen worden, die in einem Monat von den einzelnen Anschlüssen eines Teilnehmers ausgegangenen Ortsgespräche zusammenzurechnen, so daß die niedrigeren Gebührenstufen von 9 und 8 Pf. in weitestem Umfang in Anwendung kommen könnten. Der

Wunsch erscheint berechtigt. Ihm wird deshalb stattzugeben sein, wenn die Maßnahme auch mit nicht unerheblicher Mehrarbeit für die Fernsprech-Rechenstellen verbunden ist. Der Einnahmeausfall beträgt nach dem neuen Tarif jährlich 2,1 Millionen *RM*.

Für öffentliche Sprechstellen wird die Ortsgesprächsgebühr ebenfalls auf 10 Pf. festgesetzt. An sich wäre eine höhere Gebühr gerechtfertigt, weil für öffentliche Sprechstellen keine Grundgebühr gezahlt wird und weil die von öffentlichen Sprechstellen angemeldeten Ortsgesprächsverbindungen im allgemeinen höhere Bedienungskosten verursachen als die von Teilnehmersprechstellen ausgehenden Verbindungen. Gleichwohl ist die ermäßigte Gebühr von 10 Pf. (bisher 15 Pf.) vorgeschlagen worden, um den Fernsprecher nach Möglichkeit weitesten Volkskreisen zugänglich zu machen. Durch die Festsetzung dieser Gebühr auf 10 Pf. wird außerdem die Benutzung der Münzfernsprecher erleichtert, da wieder 10-Pf.-Geldstücke an Stelle der besonderen Fernsprechwertmarken zum Einwerfen benutzt werden können. Der jährliche Einnahmeausfall beträgt rund 1 Million *RM*.

Vom Postausschuß des Deutschen Industrie- und Handelstags ist ferner angeregt worden, sämtliche Fernsprechgebühren künftig monatlich einzuziehen. Die Grundgebühren wurden früher, ebenso wie es jetzt noch mit den feststehenden laufenden Gebühren z. B. für Nebenstellen und Zusatzapparate geschieht, vierteljährlich im voraus erhoben. Nachdem sich die Teilnehmer an die monatliche Einziehung der Ortsgesprächsgebühren gewöhnt haben, wird diese Einhebungsweise künftig auch bei den Grundgebühren anzuwenden sein. Der Einheitlichkeit halber soll das Verfahren, auch wenn es einen jährlichen Mehraufwand von 0,5 Millionen *RM* mit sich bringt, auf die verbliebenen weniger bedeutenden Vierteljahrsgebühren ausgedehnt werden.

Schließlich ist noch zur Erleichterung des Fernsprechverkehrs auf dem flachen Lande geplant, die im Anschlußbereich einer Vermittlungsstelle liegenden öffentlichen Sprechstellen in das Ortsnetz einzubeziehen, dergestalt, daß diese öffentlichen Sprechstellen ihren Sprechverkehr untereinander und mit den an die Vermittlungsstelle ihres Ortsnetzes angeschlossenen Teilnehmern gegen die Ortsgesprächsgebühr abwickeln können. Bisher waren alle außerhalb des baulich geschlossenen Gemeindebezirks einer Vermittlungsstelle liegenden öffentlichen Sprechstellen selbständig; ihr Sprechverkehr, auch der Verkehr mit der Vermittlungsstelle, in deren Anschlußbereich sie liegen, galt als Fernverkehr. Künftig wird jede öffentliche Sprechstelle einem Anschlußbereich zugeteilt und damit den Teilnehmerstellen gleichgestellt sein. Selbständige öffentliche Sprechstellen gibt es nicht mehr. Die Maßnahme ist mit einem jährlichen Einnahmeausfall von 0,5 Millionen *RM* verbunden.

Der Ortsverkehr wird also künftig eine jährliche Mehreinnahme von $55 - (2{,}1 + 1 + 0{,}5 + 0{,}5) = 50{,}9$ Millionen *RM* bringen, die zu Gebührennachlässen im Fernverkehr zur Verfügung stehen.

Im Fernverkehr werden zur besseren Angleichung der Gebühren an die Selbstkosten folgende Ermäßigungen vorgeschlagen: Für Entfernungen von 15 bis 25 km wird die Gebühr von 45 auf 40 Pf. herabgesetzt. Die erheblich von den Selbstkosten abweichende Gebühr der Stufe von 25 bis 50 km wird von 90 Pf. auf 60 Pf. ermäßigt. Die folgende Stufe von 50 bis 100 km soll geteilt werden; für die Stufe 50 bis 75 km ist eine Gebühr von 90 Pf. statt bisher 1 *RM* 20 Pf. in Aussicht genommen. In die neue Stufe von 50 bis 75 km fallen wichtige Verkehrsbeziehungen, z. B. Berlin–Brandenburg (Havel), Berlin–Frankfurt (Oder), Hamburg–Lübeck, München–Augsburg, Stuttgart–Karlsruhe (Baden), Leipzig–Chemnitz, Dresden–Chemnitz, Braunschweig–Magdeburg, Braunschweig–Hannover, Dortmund–Düsseldorf, Dortmund–Köln, so daß die Schaffung dieser Stufe für die Teilnehmer besondere Bedeutung hat.

Wie sich die Verhältnisse danach im Fernverkehr gestalten werden, zeigt die nachstehende Übersicht:

Entfernung	Geltende Gebühr Pf.	Neue Gebühr Pf.
bis 5 km	15	10
mehr als 5 bis 15 km	30	30
» » 15 » 25 »	45	40
» » 25 » 50 »	90	60
» » 50 » 75 »	120	90
» » 75 » 100 »	120	120

im übrigen unverändert. Die Gebühr für Blitzgespräche soll ebenso, wie es durch die am 1. November 1926 in Kraft getretene Vollzugsordnung zum Welttelegraphenvertrag für den zwischenstaatlichen Verkehr geregelt ist, auf das Zehnfache der gewöhnlichen Gesprächsgebühren (statt bisher das Dreißigfache) festgesetzt werden.

Der Einnahmeausfall beträgt 28 Millionen *RM* jährlich. Stellt man diese Summe der Mehreinnahme aus dem Ortsverkehr gegenüber, so verbleiben noch $50{,}9 - 28 = 22{,}9$ Millionen *RM* für andere Gebührenermäßigungen übrig.

VI. Andere Gebührenermäßigungen.

Außer der Ermäßigung der Hauptgebühren im Fernverkehr sind noch die folgenden Erleichterungen für die Teilnehmer geplant:

a. Berechnung der Ferngesprächsgebühr bei Gesprächen über 3 Minuten Dauer nach Einzelminuten.

Die Gebühr für Ferngespräche, die die Dauer von 3 Minuten übersteigen, wird jetzt bei Entfernungen bis 100 km nach unteilbaren Einheiten von je 3 Minuten Dauer bemessen; nur bei Entfernungen über 100 km wird die überschießende Zeit nach Einzelminuten berechnet. Künftig sollen die Ferngespräche auf Entfernungen bis 100 km die gleiche Vergünstigung genießen, die den Gesprächen über 100 km eingeräumt ist. Das hat zur Folge, daß bei zahlreichen Gesprächen auf Entfernungen bis 100 km statt bisher 6 Minuten nur 5 Minuten oder nur 4 Minuten bezahlt werden. Der Einnahmeausfall im Jahre beläuft sich auf 8,1 Millionen *RM*.

b. Ermäßigung der Ferngesprächsgebühren für die verkehrsschwache Zeit.

Im Ausland und auch im deutschen Verkehr mit dem Ausland bestehen für die verkehrsschwache Zeit vielfach ermäßigte Gebührensätze im Fernverkehr. Sie sind eingeführt worden, um die Teilnehmer möglichst dazu zu veranlassen, daß sie für die Zeit, in der die Leitungen nur schwach belastet sind, Ferngespräche anmelden. Dies hat Vorteile für die Verwaltung, wenn es gelingt, den Verkehr aus den Hauptverkehrsstunden etwas abzulenken, und wenn Teilnehmer Gespräche, z. B. Familiengespräche, in der verkehrsschwachen Zeit führen, die sie nicht angemeldet hätten, wenn die volle Gebühr zu zahlen gewesen wäre.

Wirtschaftlich ist es auch erwünscht, das Personal, das in der verkehrsschwachen Zeit ohnehin bereitgehalten werden muß, möglichst vollkommen auszunutzen. Besonders günstige Erfahrungen mit ermäßigten Gebühren in der verkehrsschwachen Zeit sind in den nordischen Staaten und in England gemacht worden.

Als verkehrsschwache Zeit wird die Zeit von 19 bis 8 Uhr vorgeschlagen, in der die Ferngesprächsgebühren auf zwei Drittel der gewöhnlichen Gebühren festgesetzt werden sollen. Die Maßnahme ist ziemlich einschneidend, weil in der fraglichen Zeit etwa 8 v H des gesamten Fernverkehrs abgewickelt wird. Der Einnahmeausfall beläuft sich auf 6,6 Millionen *RM* im Jahre. Weiter wird zunächst nicht gegangen werden können. Denn wenn die verkehrsschwache Zeit um 18 Uhr beginnen sollte, würden von der Ermäßigung 12,8 v H des Fernverkehrs betroffen werden, was zur Zeit nicht durchführbar ist. Außerdem besteht die Gefahr, daß eine erhebliche Zahl von Geschäftsgesprächen auf die Zeit von 18 bis 19 Uhr abwandert, was eine unerwünschte Verkehrsstauung während dieser Zeit und eine Steigerung des Gebührenausfalls zur Folge hätte.

Die Vergünstigung kommt in erster Linie den Teilnehmern mit schwachem Verkehr zugute und entschädigt sie in gewissem Umfang dafür, daß sie im Ortsverkehr höhere Gebühren als bisher zu zahlen haben.

c. Ermäßigung der Ferngebühren in der näheren Umgebung der Großstädte.

Im Fernverkehr zwischen den Großstädten und den angrenzenden Ortsnetzen haben sich Härten ergeben, weil die Großstädte zum Teil recht erhebliche Ausdehnung gewonnen haben und die Entfernungen im Fernverkehr nicht von der Vermittlungsstelle gerechnet werden, an die der Teilnehmer angeschlossen ist, sondern vom Fernamt der Großstadt. Beispielsweise kostet das Gespräch eines Teilnehmers, der in dem zur Stadt Berlin gehörenden Orte Wilhelmshagen wohnt und an eine Groß-Berliner Vermittlungsstelle angeschlossen ist, mit einem Teilnehmer des nur 3 km entfernten Ortsnetzes Erkner 90 Pf. (vorgeschlagene neue Gebühr 60 Pf.) für je 3 Minuten Gesprächsdauer, während der Teilnehmer in Wilhelmshagen für ein Gespräch von unbeschränkter Dauer mit einem Teilnehmer in Wannsee, das zur Stadt Berlin gehört, aber 40 km von Wilhelmshagen entfernt ist, nur 15 Pf. (vorgeschlagene neue Gebühr 10 Pf.) zu entrichten hat. Die Härten würden wegfallen, wenn die Entfernungen im Fernverkehr der Ortsnetze mit mehreren Vermittlungsstellen nicht vom Fernamt, sondern von den einzelnen Vermittlungsstellen aus gemessen würden. Dies würde aber zur Folge haben, daß im Fernverkehr der einzelnen Stadtteile der Großstädte mit anderen Ortsnetzen unter Umständen verschiedene Gebühren gelten würden, was für den Betrieb unerträglich wäre. Ein Ausweg läßt sich dadurch finden, daß für die Großstädte je nach ihrer Teilnehmerzahl eine Durchschnittsausdehnung angenommen wird und daß die Entfernungen dann nicht mehr vom Fernamt, sondern von dem Umfang eines Kreises um das Fernamt mit bestimmtem Halbmesser berechnet werden. Der Halbmesser soll betragen

in Ortsnetzen mit mehr als 10 000 bis 20 000 Hauptanschlüssen ..... 3 km,
(Bremen, Chemnitz, Duisburg, Essen, Hannover, Königsberg [Pr.], Magdeburg, Mannheim, Nürnberg und Stuttgart)

in Ortsnetzen mit mehr als 20 000 bis 200 000 Hauptanschlüssen ..... 5 km,
(Breslau, Dresden, Düsseldorf, Frankfurt [Main], Hamburg, Köln, Leipzig und München)

in Ortsnetzen mit mehr als 200 000 Hauptanschlüssen (Berlin) ..... 10 km.

Die Maßnahme hat einen jährlichen Einnahmeausfall von 1,1 Millionen *RM* zur Folge.

d. Ermäßigung der Einrichtungsgebühren.

Für die Herstellung neuer Fernsprecheinrichtungen sind seit 1921 Einrichtungsgebühren zu zahlen. Sie bestehen aus einem festen Betrag und dem für die Herstellung der technischen Einrichtungen beim Teilnehmer entstehenden Selbstkosten. Der feste Betrag soll künftig Apparatbeitrag genannt werden, weil bei seiner Bemessung die Apparatbeschaffungskosten zugrunde gelegt werden. Auf die Berechnung der Selbstkosten werden wie bisher die dafür allgemein geltenden Bestimmungen angewandt.

Der Apparatbeitrag für einen Hauptanschluß beträgt 80 *RM*. Dieser Satz kann bei der ungünstigen Wirtschaftslage der Deutschen Reichspost und wegen der hohen Selbstkosten für Hauptanschlüsse (s. unter IV) nicht herabgesetzt werden. Bei den übrigen Apparatbeiträgen (für Nebenanschlüsse, Anschlußdosen und Zusatzapparate), die sich den Selbstkosten viel mehr als bei den Hauptanschlüssen nähern, erscheint eine Ermäßigung der Sätze angezeigt. Der jährliche Einnahmeausfall beträgt 4,4 Millionen *RM*.

e. Ermäßigung der Gebühren für XP-, V- und N-Gespräche.

Für Gespräche, zu denen eine Person herbeigerufen wird (XP-Gespräche), für Gespräche mit Voranmeldung (V-Gespräche) und für die Weitergabe kurzer Nachrichten durch Postagenten usw. (N-Gespräche) ist jetzt ohne Rücksicht auf die Länge der benutzten Leitung eine Gebühr von 60 Pf. zu zahlen. Die Höhe dieser Gebühr wird, namentlich wenn kürzere Entfernungen in Betracht kommen, häufig beanstandet. Im zwischenstaatlichen Verkehr wird für die XP- und V-Gespräche künftig nach der neuen Vollzugsordnung zum Welttelegraphenvertrag ein Drittel der bestimmungsmäßigen Gesprächsgebühr erhoben, wobei als Mindestbetrag 50 Centimen gelten. Es erscheint zweckmäßig, diese Bestimmung auch auf den inneren deutschen Verkehr anzuwenden. Der Mindestbetrag würde hier 40 Pf. sein, der für die N-Gespräche allgemein gelten würde, weil die hier in Betracht kommende Leistung nicht von der Leitungslänge abhängig ist. Die Maßnahme, die für den Fernsprechverkehr auf dem flachen Lande von besonderer Bedeutung ist, verursacht einen Einnahmeausfall von jährlich 1,0 Million *RM*. Es ist zu berücksichtigen, daß künftig in 85,1 v H aller Fälle nur 40 Pf., bei 6,5 v H 50 Pf., bei 3,9 v H 60 Pf. und nur bei 4,5 v H mehr als 60 Pf. zu zahlen sein werden.

f. Wegfall der Gebühr von 15 Pf. für besondere Leistungen im Fernverkehr.

Während der Zeit der Geldentwertung ist für eine Reihe von Nebenleistungen im Fernverkehr, nämlich für Anmeldung von Gesprächen am Vortage, für Auskünfte über Gesprächsanmeldungen, für Streichung und für nachträgliche Befristung einer Gesprächsanmeldung, eine Gebühr von 15 Pf. eingeführt worden. Diese Gebühr hat viel-

fach zur Verärgerung der Teilnehmer Anlaß gegeben; sie soll künftig wegfallen. Einnahmeverlust 0,7 Millionen *RM* jährlich.

g. Eine Reihe kleinerer Gebührenermäßigungen ergibt noch einen Einnahmeausfall von 1 Million *RM*. Dazu gehören:

1. Ermäßigung der Kostenzuschüsse für Ausnahme-Hauptanschlüsse,
   Wegfall der Kostenzuschüsse für Ausnahme-Nebenanschlüsse,
   Ermäßigung der laufenden Gebühren für Ausnahme-Nebenanschlüsse,
   Ermäßigung der Kostenzuschüsse und der laufenden Gebühren für Querverbindungen und besondere Telegraphen.
2. Wegfall der Jahresgebühr von 6 *RM* für Mitbenutzung posteigener oder teilnehmereigener Sprechstellen zum Verkehr mit privaten Hausstellen.
3. Wegfall der Entschädigung von 1 *RM* 50 Pf. für nutzlose Verwaltungsarbeit bei der Zurückziehung von Anträgen auf Herstellung, Verlegung usw. von Fernsprecheinrichtungen und bei der Zurückziehung von Kündigungen.
4. Für die bevorzugte Herstellung von Fernsprecheinrichtungen soll ein Zuschlag von 50 v H zu den Apparatbeiträgen künftig nur noch bei Hauptanschlüssen, nicht aber bei Nebenanschlüssen und allen übrigen Fernsprecheinrichtungen erhoben werden.
5. Um die Einrichtung gemeindlicher öffentlicher Sprechstellen auf dem flachen Lande zu fördern, soll der Kostenzuschuß für neue Linien auf die Hälfte des für Teilnehmeranschlüsse zu zahlenden Betrags ermäßigt werden.
6. Unbegründete Anträge auf Erstattung von Fernsprechgebühren sollen im allgemeinen nicht mehr mit einer Sondergebühr von 30 Pf. belegt werden.
7. Herabsetzung der Sperrgebühr von 3 auf 2 *RM*.

Die Gebührenermäßigungen unter 1 bis 7 ergeben zusammen einen Einnahmeausfall von $8{,}1 + 6{,}6 + 1{,}1 + 4{,}4 + 1{,}0 + 0{,}7 + 1{,}0 = 22{,}9$ Millionen *RM* im Jahre, der gerade in den verbliebenen Mehreinnahmen aus dem Ortsverkehr (s. unter V) Deckung findet. Der neue Tarif wird also im Gesamterträgnis die gleiche Einnahme bringen wie der geltende Tarif. Dabei ist nicht mit einem Abgang an Anschlüssen infolge Erhöhung der Gebühren für die Wenigsprecher gerechnet, sondern angenommen worden, daß an die Stelle etwa doch ausscheidender Teilnehmer sogleich neue Teilnehmer treten werden.

Wenn hiernach die Neureglung der Fernsprechgebühren der Deutschen Reichspost auch nicht die geringste Mehreinnahme bringt, ist sie doch unumgänglich nötig, wenn nicht die gesunde Weiterentwicklung des Fernsprechwesens gehemmt werden soll. Die Deutsche Reichspost muß dafür sorgen, daß die in großer Zahl neu hinzutretenden Teilnehmer wenigstens annähernd die Selbstkosten decken. Geschähe dies nicht, so würde sich die wirtschaftliche Lage der Deutschen Reichspost schnell verschlechtern. Das wäre aber eine kurzsichtige Politik, die der Volkswirtschaft schwersten Schaden zufügen würde.

VII. Vergleich der deutschen und der ausländischen Fernsprechgebühren.

Es wird häufig behauptet, daß die Fernsprechgebühren im Ausland durchweg niedriger seien als in Deutschland. Das ist nicht richtig. Die Gebühren sind z. B. in den Vereinigten Staaten von Amerika und in England erheblich höher als in Deutschland. Wenn für andere Länder niedrigere Ortsgesprächsgebühren errechnet werden, liegt dies zum Teil daran, daß der Berechnung Höchstgesprächszahlen zugrunde gelegt worden sind, die doch nur von wenigen Teilnehmern erreicht werden. Soll ein ausländischer Tarif mit dem deutschen verglichen werden, so muß mit einer Gesprächszahl gerechnet werden, die von den deutschen Teilnehmern im Durchschnitt wirklich erreicht wird. Dabei ist aber zu berücksichtigen, daß durch die Gebühr in Deutschland die Kosten der Anschlußleitungen bis auf 5 km vom Amte aus abgegolten sind, während die übrigen Länder meist nur 2 bis 3 km, Schweden sogar nur $^1/_2$ km freie Leitung gewähren.

In der Anl. 13 (S. 137) sind die Gebühren gegenübergestellt, die in Berlin, London und New York für 600 bis 3 600 Ortsgespräche im Jahre zu zahlen sind. Dabei ist angenommen worden, daß die Anschlüsse weniger als 2,4 km von der Vermittlungsstelle entfernt sind. Bei größeren Entfernungen erhöhen sich die Gebühren in London und New York ganz erheblich. Die Anl. 14 (S. 138) zeigt eine Gegenüberstellung der Ferngesprächsgebühren in Deutschland, England und Amerika. Daraus geht hervor, daß diese Gebühren in Deutschland weitaus niedriger sind.

Der Arbeitsausschuß und der Verwaltungsrat haben in mehreren Sitzungen den Entwurf der Fernsprechordnung eingehend beraten und dabei die Notwendigkeit einer Tarifänderung in dem vom Reichspostministerium angegebenen Sinne anerkannt. Beide haben jedoch versucht, die in dem Entwurf vorgesehene starke Mehrbelastung der Wenigsprecher nach Möglichkeit zu mildern. Schließlich wurde folgender Tarif angenommen.

Die Grundgebühr beträgt monatlich für jeden Hauptanschluß in Ortsnetzen mit nicht mehr als *RM*

50 Hauptanschlüssen				3,00,
mit mehr als				
50	bis einschl.	100	Hauptanschlüssen	4,00,
100	» »	200	»	5,00,
200	» »	500	»	6,00,
500	» »	1 000	»	6,50,
1 000	» »	5 000	»	7,00,
5 000	» »	10 000	»	7,50,
10 000	» »	300 000	»	8,00,

300 000 Hauptanschlüsse für je 200 000 Hauptanschlüsse eine Reichsmark mehr.

Die Ortsgesprächsgebühr beträgt einheitlich 10 Pf.

Mindestens sind monatlich für jeden Hauptanschluß

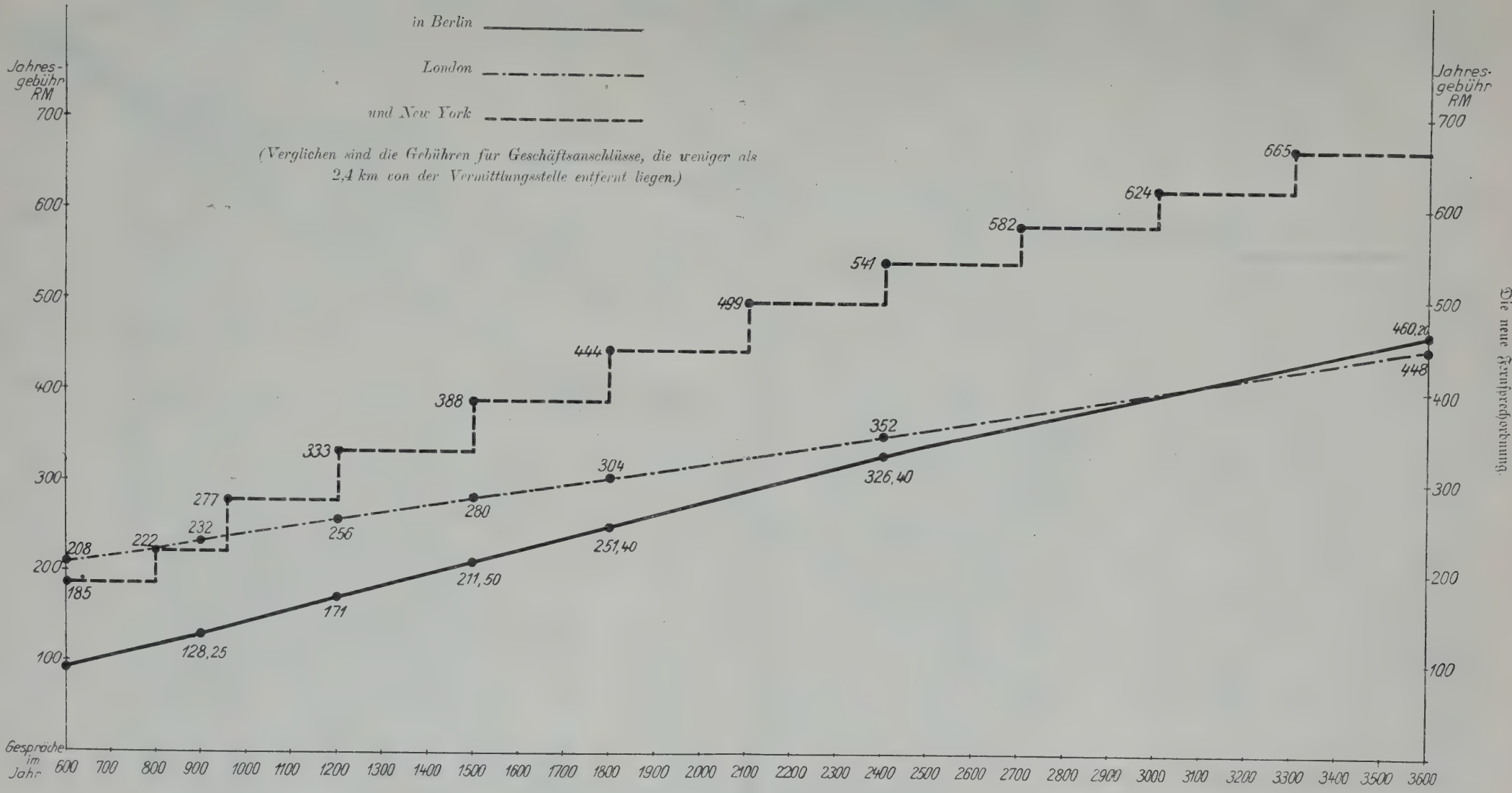
in Ortsnetzen mit nicht mehr als 50 Hauptanschlüssen die Gebühren für 20 Ortsgespräche,

in Ortsnetzen mit mehr als 50 bis einschließlich 1 000 Hauptanschlüssen die Gebühren für 30 Ortsgespräche,

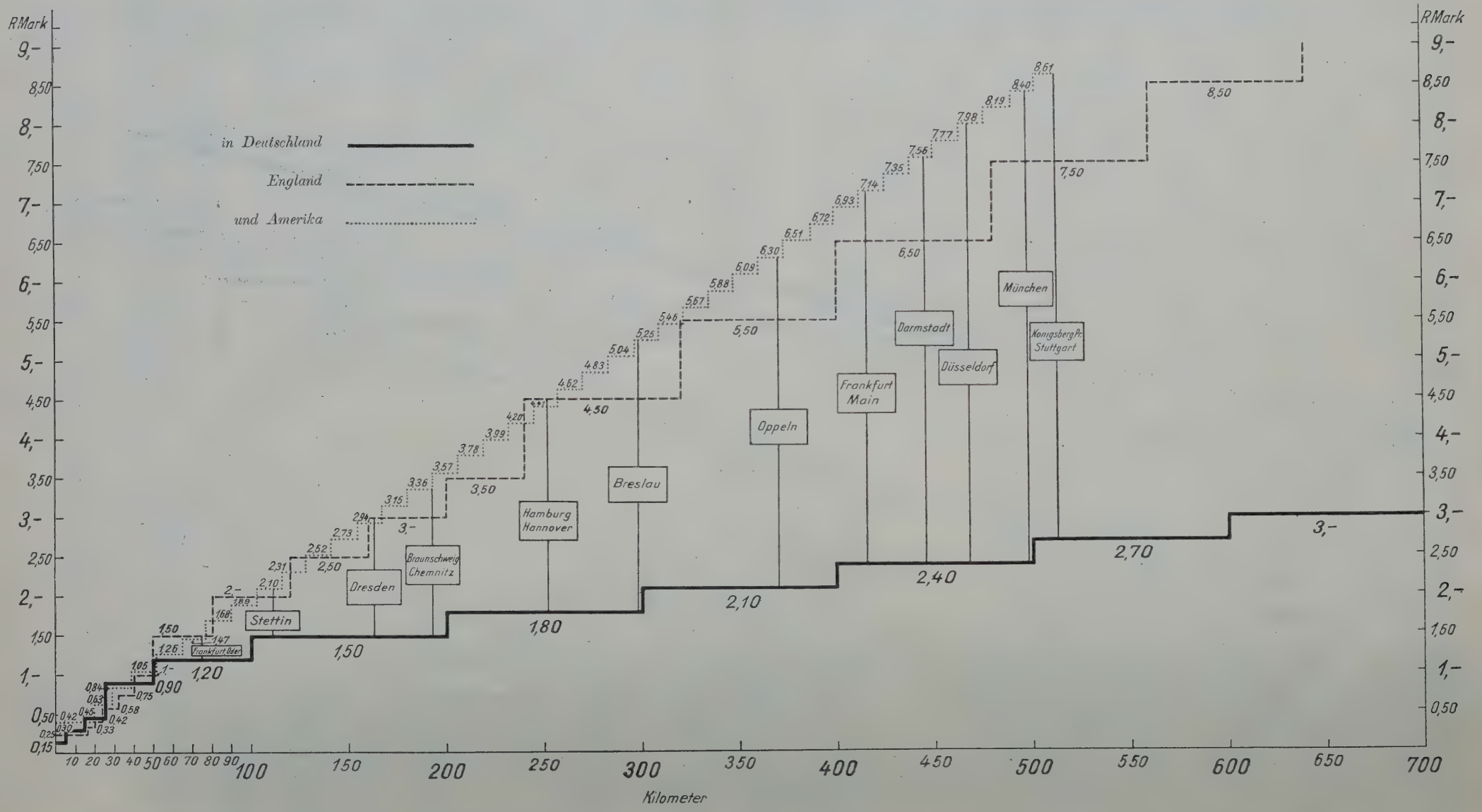
in Ortsnetzen mit mehr als 1 000 Hauptanschlüssen die Gebühren für 40 Ortsgespräche

zu entrichten.

Gegenüberstellung der Gebühren im Ortsverkehr.



Gegenüberstellung der Ferngesprächsgebühren.



Die Ferngesprächsgebühren betragen für ein gewöhnliches Gespräch von nicht mehr als 3 Minuten Dauer bei einer Entfernung

von mehr als				RM
5	bis zu	15 km	einschl.	0,30,
15	» »	25 »	»	0,40,
25	» »	50 »	»	0,70,
50	» »	75 »	»	0,90,
75	» »	100 »	»	1,20,

über 100 km für je 100 km 0,30 RM mehr.

Ferner wurde die für Berlin vorgeschlagene Vergünstigung im Nahverkehr auch Hamburg zugebilligt. Im übrigen wurde die Fernsprechordnung unverändert angenommen.

Obwohl das wirtschaftliche Ergebnis durch die vorgenommenen Änderungen um rund 3 Millionen verschlechtert wurde, hielt das Reichspostministerium die Änderungen für annehmbar, weil das Gefüge des Tarifvorschlags erhalten geblieben war und weil auch durch die ermäßigten Sätze der Grundgebühr in Verbindung mit der Beibehaltung der Pflichtgespräche erreicht wurde, daß die neu hinzukommenden Teilnehmer die Selbstkosten der Deutschen Reichspost für die Herstellung und Überlassung der Anschlüsse selbst decken müssen.

Die neue Fernsprechordnung ist am 15. Februar 1927 erlassen und im Amtsblatt des Reichspostministeriums S. 65 veröffentlicht worden. Sie ist am 1. Mai 1927 in Kraft getreten.

Nachrufe.

Wirklicher Geheimer Rat Granzow †.

Am 21. April ist der Unterstaatssekretär i. R., Wirkliche Geheime Rat Wilhelm Granzow im Alter von 72 Jahren verschieden. Ein Mann von kraftvoller Eigenart und überragender Begabung, zu früh dem Amt entzogen, zu früh auch nach freudloser Ruhezeit den Seinen entrissen durch ein an seinem Marke zehrendes Leiden.

Der mit hellem Verstande ausgerüstete junge Mecklenburger zog bald nach seinem Eintritt in die Postlaufbahn die Aufmerksamkeit auf sich. In allen Stellungen bewährte sich seine Geistesschärfe und seine Arbeitskraft. In wechselvoller Tätigkeit erwarb er in allen Zweigen der Verwaltung reiche Erfahrung, die er als Referent bei der obersten Behörde und als Leiter einer großen Oberpostdirektion verwerten und erweitern konnte. Zur vollen Entfaltung kam seine Leistungskraft nach seiner Wiederberufung in das Reichspostamt, dem er nun von 1901 an als politischer und Personalreferent, als Direktor und von 1911 bis 1917 als Unterstaatssekretär ohne Unterbrechung angehörte. Was er hier in unermüdlicher Hingabe, abwägender Klugheit und beharrlicher Tatkraft für die Verwaltung und ihr Personal erreicht hat, ist voller Anerkennung würdig.

Den gewaltigen Anforderungen, die der Krieg an ihn als Vertreter des Verwaltungschefs stellte, zeigte er sich durchaus gewachsen. Die Größe der Aufgaben reizte seine entschlußmutige Natur. War es die Leib und Seele in allen Fasern ergreifende Hochspannung der Kriegszeit, waren es andere Einflüsse, die den Keim dazu legten: gegen Ende des Jahres 1917 begann seine Gesundheit zu wanken, und dies zwang ihn, der Amtstätigkeit zu entsagen.

Neben durchdringendem Verstande, klarem Blick für das Wesentliche und eiserner Willensstärke besaß er natürliche Beredsamkeit und Sinn für Humor. Er war ein treuer Kamerad, ein launiger Erzähler, dabei schlicht und gerade, abhold jeder Schmeichelei und Streberei. Ein Deutscher im besten Sinne, voll Liebe für sein Land, sein Volk und seine Sprache, deren Reinheit ihm heilig war, ein Freund der Natur, den Wandern und Schauen erquickte. Alles in allem ein Mann von echtem Schrot und Korn, dem ein ehrenvolles Andenken gebührt.

Wirklicher Geheimer Rat Dr. Spilling †.

Am 16. April 1927 verschied nach schwerem Leiden im 83. Lebensjahr der Wirkliche Geheime Rat Dr. Richard Spilling.

Der Verstorbene war aus der juristischen Laufbahn hervorgegangen und hat 34 Jahre dem Reichspostamt angehört. Er wurde am 30. Dezember 1844 in Frankfurt a. O. geboren. Den deutsch-französischen Krieg machte er als Reserveoffizier mit; am 6. August 1870 wurde er bei Spichern schwer verwundet und erhielt für Auszeichnung das eiserne Kreuz. Nach bestandener großer Staatsprüfung wurde er Kreisrichter und später, nach seinem Übertritt zur allgemeinen Staatsverwaltung, Konsistorialrat. Im Jahre 1880 trat der Verstorbene in den Dienst der Reichspostverwaltung. Hier wurde er 1882 zum Geheimen Postrat und vortragenden Rat und 1886 zum Geheimen Oberpostrat ernannt. Im Jahre 1896 wurde er Abteilungsdirigent, und im Jahre 1899 erhielt er den Charakter als Wirklicher Geheimer Oberpostrat. Zum 1. Oktober 1914 trat er im Alter von 70 Jahren in den Ruhestand. Bis zum Jahre 1902 hatte der Verstorbene im Nebenamt noch die Geschäfte eines Rechtsbeistandes der Oberpostdirektion Berlin versehen. Auch hat er wichtige Ehrenämter in der kirchlichen Verwaltung bekleidet. Er war Mitglied des Disziplinarhofs für die Schutzgebiete.

Was der Verstorbene für die Verwaltung geleistet hat, wird unvergeßlich sein. Er war einer der besten Kenner des Beamtenrechts. Sein in Gemeinschaft mit dem Wirklichen Geheimen Rat Perels herausgegebener Kommentar zum Reichsbeamtengesetz ist in Wissenschaft und Praxis allgemein anerkannt; der Kommentar offenbart vielseitiges, tiefgründiges Wissen und hat, da er auf die Bedürfnisse der Praxis zugeschnitten ist, bis auf den heutigen Tag die Auslegung und Handhabung des Reichsbeamtenrechts maßgebend beeinflußt. Dieser Kommentar allein sichert dem Verstorbenen einen Ehrenplatz in der Verwaltung. Mit seinem reichen Wissen verband der Verstorbene eine unerschöpfliche Tatkraft, nie versiegenden Arbeitseifer und eine Herzengüte, die alle, die mit ihm zu tun hatten, bezauberte. Ernst in seiner Lebensauffassung, vornehm in seiner Gesinnung, einfach und schlicht in seinem Wesen, so ist er durchs Leben gegangen. Ein warmes Herz hat aufgehört zu schlagen. Die Erinnerung an ihn wird nie verlöschen.

Schriftwerke.

Die Amtsverantwortlichkeit der Reichspostbeamten. Von Dr. jur. A. Riggl, Präsident der Oberpostdirektion Nürnberg. Band 13 des Sammelwerkes »Post und Telegraphie in Wissenschaft und Praxis«. 152 Seiten. Preis 4,10 *RM*, für Angehörige der Deutschen Reichspost 2,95 *RM*. 1927. Verlag für Verkehrswissenschaft, Berlin-Lichterfelde, Langestr. 21.

Mit dem vorliegenden Buche erschließt der Verfasser ein Rechtsgebiet, auf dem jeder Postbeamte zu Hause sein sollte. Die Pflichten, die der Beamte zu erfüllen hat, begründen eine dreifache Verantwortlichkeit nach der strafrechtlichen, der dienststrafrechtlichen und der vermögensrechtlichen Seite hin. Der Verfasser faßt diese Verantwortlichkeiten unter dem Begriff der Amtsverantwortlichkeit zusammen und legt an der Hand der einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen dar, welchen strafrechtlichen und dienststrafrechtlichen Folgen und welcher zivilrechtlichen Haftung der Reichspostbeamte sich aussetzt, wenn er die ihm obliegende Amts- und Dienstpflicht verletzt. Schwierig und fast unübersehbar sind die Rechtsfragen, die sich aus der Amtsverantwortlichkeit der Reichspostbeamten ergeben. Es kann deshalb nur begrüßt werden, daß der Verfasser es unternommen hat, diese Rechtsfragen zu ordnen und im Zusammenhang darzustellen. Der Begriff des Beamten, besonders im strafrechtlichen Sinne, wird erläutert. Unter dem Abschnitt der strafrechtlichen Verantwortlichkeit behandelt der Verfasser die Bestechung und die sonstigen Vergehen und Verbrechen im Amt, wie Urkundenfälschung, Amtsunterschlagung, Unterdrückung von Postsendungen, Verfehlungen im elektrischen Nachrichtenverkehr. Ein überaus wichtiges Rechtsgebiet ist es, das hier einer gründlichen Prüfung unterzogen wird. In einem Anhang streift der Verfasser die Bestimmungen des Entwurfs zu einem neuen Strafgesetzbuch. In dem Abschnitt der dienststrafrechtlichen Verantwortlichkeit wird der Pflichtenkreis des Reichspostbeamten umgrenzt. Ein Dienstvergehen liegt vor, wenn der Beamte die ihm obliegenden Pflichten schuldhaft verletzt. Diese Pflichten werden näher dargestellt, so die Pflicht gewissenhafter Amtsführung, die Pflicht achtungswürdigen Verhaltens, die Gehorsamspflicht, die Pflicht der Amtsverschwiegenheit usw. Hervorgehoben seien die beachtlichen Ausführungen über das Recht der freien Meinungsäußerung. Auch bei diesem Abschnitt berührt der Verfasser anhangsweise den Entwurf einer neuen Reichsdienststrafordnung. Im letzten und wichtigsten Abschnitt des Buches wird die vermögensrechtliche Verantwortlichkeit behandelt. Der Beamte haftet dem Reich und Dritten gegenüber. Diese Haftung richtet sich nach durchaus verschiedenen Grundsätzen. Es sind recht verwickelte Bestimmungen, in die der Verfasser uns einführt. Die Haftung des Beamten gegenüber dem Reich richtet sich im wesentlichen nach landesgesetzlichen Vorschriften. Die reichsrechtlichen Vorschriften über das Defektenverfahren, die in der Praxis viele Zweifel ausgelöst haben, werden eingehend erörtert. Eine eingehende Darlegung erfahren auch die reichsrechtlichen Vorschriften über die Haftung des Beamten gegenüber Dritten. Anhangsweise wird auch das Gesetz über die Haftung des Reichs für seine Beamten vom 22. Mai 1910 erläutert.

Was das Buch bringt, gehört zum unentbehrlichen Rüstzeug eines jeden Reichspostbeamten. Es ist flüssig und anschaulich geschrieben. Es verrät gründliches Studium des umfangreichen Stoffs und zeichnet sich dadurch aus, daß es alles Wesentliche erschöpfend, übersichtlich und ohne Weitschweifigkeiten bringt. Der Gegenstand, den das Buch behandelt, wird dem Verständnis des Lesers noch dadurch nähergebracht, daß den einzelnen Abschnitten Auszüge aus gerichtlichen Urteilen, insbesondere des Reichsgerichts und des Reichsdisziplinarhofs, beigefügt sind. Diese Auszüge sind überaus wertvoll und geeignet, das Eindringen in den Rechtsstoff zu erleichtern. Das Buch ist seinem Inhalt und Umfang nach dazu angetan, Kommentar und Lehrbuch zugleich zu sein. Es verdient, im Besitz eines jeden zu sein, der mit den einschlägigen Fragen wissenschaftlich oder praktisch sich zu befassen hat. Es hat auch über den Kreis der Reichspostbeamten hinaus Bedeutung, da die meisten im Buch erörterten Dinge alle Reichsbeamten gleichmäßig berühren. Die Anerkennung aller beteiligten Kreise wird dem Buch gewiß sein.

Stengleins Kommentar zu den Strafrechtlichen Nebengesetzen des Deutschen Reichs von Ebermayer—Conrad—Feisenberger—Schneidewin, 5. Aufl. 3. Lieferung, 8,80 *RM*, Gesamtpreis des Werkes etwa 65 *RM*, Verlag von Otto Liebmann, Berlin W 57, Potsdamer Str. 96.

Über die ersten beiden Lieferungen des Kommentars ist im Archiv 1926 S. 302 eingehend berichtet worden.

Die dritte Lieferung bringt den Rest des Gesetzes über die Verkehrsanstalten und einen Teil der Polizeigesetze. Aus der Fülle des Stoffes kommen für den Geschäftsbereich der Reichspost vor allem die restlichen Teile des Postrechts (PostG und Novelle von 1899) sowie die Gesetze über die unterseeischen Telegraphenkabel, das Telegraphengesetz und die Funkverordnung in Betracht. Außerdem enthält dieser Teil auch das Kraftfahrliniengesetz von 1925. Die Bearbeitung der einzelnen Gesetze ist die gleiche wie in den ersten beiden Lieferungen. Leider ist an manchen Stellen die Rechtsprechung etwas sparsam verwendet worden. Das Werk verdient aber demungeachtet sorgsamste Beachtung. Im einzelnen mag folgendes bemerkt werden.

1. Zum Postrecht: Entgegen der Ansicht von Aschenborn lehnt Schneidewin es ab, diensteidliche Anzeigen eines Zustellers über Zustellungen (§ 47 PostG) als Beweismittel im ordentlichen Beweisverfahren des Zivilprozeß- und Strafverfahrens anzuerkennen. Er mißt ihnen Beweiskraft nur noch dort zu, wo der Beweis für die Zustellung anders als mit den ordentlichen Beweismitteln der Prozeßordnungen geführt werden kann, also vor allem nur noch dort, wo bloße Glaubhaftmachung genügt (§ 294 ZPO, § 45 Abs. 1 StPO). in diesen Fällen könnte bei Verlust der Zustellungsurkunde voller Beweis für die ordnungsmäßige Zustellung durch die sie bestätigende dienstliche Anzeige des Zustellers geführt werden. Der Ansicht dürfte beizutreten sein. Die Vorschrift des § 47 PostG hat mithin nur noch eine geringe Bedeutung.

(Zu S. 326.) Die Zuständigkeit des Reichspostministers zum Erlaß der PostO ergibt sich nicht aus Art. 56 RV, wie der Verfasser annimmt, sondern aus § 2 RPostfinanzG. Der vom Verfasser zum § 50 Ziffer 6, 7 PostG noch herangezogene § 8 des Ges. vom 29. April 1920 (RGBl. S. 683) war bereits durch die inhaltlich gleichlautende Vorschrift des Ges. vom 22. März 1921 (und dieses wieder durch das PostgebührenG vom 19. Dezember 1921) ersetzt worden. Alle diese Vorschriften sind aber, soweit es sich um die Frage der Gestaltung der PostO handelt durch §§ 2, 6 RPostfinanzG nicht nur »im wesentlichen«, sondern überhaupt gegenstandslos geworden. Die Festsetzung der Postgebühren, übrigens auch der Telegraphen- und Fernsprechgebühren, ist nicht mehr Gegenstand der förmlichen Gesetzgebung, sondern nur Gegenstand des Verordnungsrechts. Im übrigen erkennt der Verfasser den Postordnungen die Rechtsnatur von wirklichen Rechtsnormen (also Rechtsverordnungen) zu unter Aufgabe der gegenteiligen Ansicht der 3. Auflage des Kommentars und in Übereinstimmung mit der Rechtsauffassung der Reichspost.

Die Erläuterungen der wichtigen Postgesetznovelle von 1899 sind etwas knapp ausgefallen und sind in manchen Einzelheiten nicht ohne Bedenken. So nimmt der Verfasser z. B. an, daß ein gewerbs- und anstaltsmäßiger Betrieb, der sich ausschließlich damit befaßt, nur unverschlossene Sendungen sich von den Absendern zutragen und von den Empfängern abholen zu lassen, ohne seinerseits irgendeine räumliche Veränderung damit vorzunehmen, eine verbotene Briefaustauschstelle sei, daß aber eine solche Briefaustauschstelle erlaubt wäre, wenn sie sich mit verschlossenen Briefen befaßt, weil dann keine »Beförderung« vorliege (Anm. 6 auf S. 328). Was aber bei postzwangsfreien Gegenständen untersagt ist, kann nicht bei postzwangspflichtigen Gegenständen erlaubt sein. Es ist nicht klar, wie der Verfasser von diesem — von ihm selbst betonten (Anm. 3 S. 328) — Satz bei den Briefaustauschstellen abweichen kann. Das »Seltsame« des Ergebnisses hätte Anlaß geben sollen, hier mehr in die Tiefe zu gehen.

2. Bei Erörterung des § 6 des Kraftfahrzeugliniengesetzes stellt der Verfasser den Satz auf, daß die Vorzugsstellung der DRP außerhalb dieses Gesetzes einen Grund dafür abgeben würde, sie von dem Genehmigungszwang der §§ 1 bis 3 des Kraftfahrzeugliniengesetzes auszunehmen«. Der Verfasser befindet sich hier in dem Irrtum, als ob Postzwang und Postwesen dasselbe wäre. Es ist aber unbestreitbar, daß die Personenbeförderung sowie der Paketverkehr seit jeher zu den regelrechten Aufgaben des Postwesens gehörten. Durch Begrenzung des Postzwanges im PostG auf gewisse Gegenstände hat weder die Personenbeförderung noch die Beförderung von Paketen jemals aufgehört, verfassungsmäßiger und gesetzlicher Bestandteil des Postwesens zu sein. Man lese nur einmal die §§ 11 und 50 Ziffer 8 PostG sowie die verschiedenen Urteile über diese Frage OLG Braunschweig vom 11. Mai 1922, Deutsche Verkehrszeitung 1922 S. 52; OLG Frankfurt, Main in Egers Eisenbahnrechtlichen Entscheidungen Bd. 41 S. 234 und in der Deutschen Verkehrszeitung 1924 S. 141; Kammergericht im Archiv für Post und Telegraphie 1926 S. 97; Reichsversicherungsamt im Archiv für Post und Telegraphie 1924 S. 129), die ohne weiteres die Ausführungen Schneidewins zum Kraftfahrliniengesetz widerlegen. Die Rechtsstellung der DRP ist nicht lediglich aus dem Gesichtswinkel des Postzwanges heraus zu erschöpfen. Die gesamte Beförderungstätigkeit der Post gehört zum »Postwesen«, das nach der ausdrücklichen Vorschrift der Reichsverfassung »ausschließlich Sache des Reichs« ist. In der Ausübung des Postwesens kann das Reich (Reichspost) nicht von landesbehördlichen Genehmigungen abhängig gemacht werden; das wäre ein Widerspruch mit Art. 88 Abs. 1 der Reichsverfassung. Der § 6 des Kraftfahrliniengesetzes enthält somit nicht, wie der Kommentar sagt, eine »Besserstellung« (im Kommentar sogar gesperrt gedruckt) der DRP über den Rahmen ihres verfassungsmäßigen Rechtskreises hinaus, sondern nur die selbstverständliche Anpassung an die verfassungsrechtliche Stellung der Reichspost. Deshalb treffen auch die Ausführungen über die Bedeutung des Poststückgüterverkehrs (Anm. 5 zum § 6 Kraftfahrliniengesetzes S. 334) nicht zu. Poststückgüter sind »Postsachen« (vgl. auch § 51 IV PostO und dazu auch Deutsche Verkehrszeitung 1926 S. 113). Ein Werk von der Bedeutung des Stengleinschen Kommentars hätte an dieser grundlegenden Rechtsprechung nicht vorübergehen sollen. Die Nichtberücksichtigung des im Archiv für Post und Telegraphie und auch in der Verkehrszeitung veröffentlichten Rechtsstoffes macht sich gerade bei den Erläuterungen des Postrechts recht fühlbar.

3. Gegen die telegraphenrechtlichen Ausführungen des Kommentars bestehen weniger Bedenken, obwohl auch hier die geringe Verwendung der neueren Rechtsprechung auf diesem Gebiete auffällt. Der Kommentar kann die Spezialwerke über Postrecht, TG und Funkrecht nicht ersetzen.

Bei der Erläuterung des § 1 TG (S. 340 Anm. 2) kommt der Verfasser zu dem Ergebnis, daß der Grundsatz der Ausschließlichkeit des Telegraphenhoheitsrechts des Reichs (Art. 88 Abs. 1 RV) nicht durch neue Einschränkungen eingeengt werden kann, ohne daß dabei die Form des verfassungsändernden Reichsgesetzes beobachtet würde.

Bei der Erörterung des Begriffes »Telegraphenanlage« (S. 340 Anm. 8) berührt der Verfasser in dankenswerter Weise die Frage der Verleihungspflichtigkeit von Registriervorrichtungen. Mit Recht nimmt er an, daß z. B. Angaben über den Wasserstand eine »Nachricht« sind. Allein derartige Registriervorrichtungen unterliegen nur dann dem Telegraphenhoheitsrecht, wenn die Übermittelung in der Weise vor sich geht, daß die Nachricht an dem einen Ort sinnlich wahrnehmbar erzeugt und an einem anderen, räumlich entfernten Ort in sinnlich wahrnehmbarer Weise durch eine besondere Vorrichtung, eine »Anlage«, nachgebildet oder sonstwie wiedergegeben wird. So ist z. B. eine »Telegraphenanlage« im Sinne des TG gegeben, wenn ein Wasserwerk eine Überwachungseinrichtung zur Beobachtung und Reglung des Wasserverbrauchs in der Weise herstellt, daß in der Zentrale A Registrierapparate die Höhe des Verbrauches des Werkes vermerken und die dadurch festgelegten Angaben über die Höhe des Verbrauches der Zentrale an einem anderen Ort, z. B. in der räumlich entfernten Verwaltung B, wiedergegeben werden. Wenn dagegen die Aufzeichnungsapparate lediglich in der Weise arbeiten würden, daß sie das Ergebnis der Messung nur an dem einen Ort angeben und dort festhalten, so fehlt es an der »Vermittelung« von Nachrichten, weil eine Wiedergabe des an dem einen Ort festgehaltenen Meßergebnisses an einem anderen Orte nicht stattfindet. Es liegt hier nicht anders als bei optischen und akustischen Einrichtungen. Diese sind keine Tele-

graphenanlagen im Sinne des TG, wenn sie Nachrichten lediglich in der Art vermitteln, daß bis zur Erkenntnis des Übermittelten am Empfangsort keinerlei Einrichtungen getroffen werden, die das, was jene optischen und akustischen Einrichtungen an Zeichen oder Lauten bilden, erst wieder nachbilden oder sonstwie wiedergeben. Denn dann fehlt eben jenes wichtige Grundmoment jeder Telegraphie, das sich in der Nachbildung oder Wiedergabe von Zeichen oder Lauten, in der »Zeichenreproduktion« (vgl. RGZ Bd. 19 S. 57, Ebermayer, StGB Anm. 2 zum § 317) durch eine an einem anderen Ort befindliche besondere Vorrichtung, eine »Anlage«, kennzeichnet. Das ist auch der Grund dafür, daß z. B. ein Leuchtturm, eine Zeitballanlage, Baken, Spieren, eine Nebelsirene, Heultonne, eine Glocke, Trompete, ein Scheinwerfer, das Winken mit Flaggen, Stangen, Feuerzeichen, die Abgabe von Signalen mit Raketen, Pfeifen nicht Telegraphenanlagen sind. Sie sind einfache »Signalapparate«, von denen schon Sydow-Scholz (Stengel-Fleischmanns Wörterbuch 2. Aufl. S. 18) und Scholz (Postrecht in Ehrenbergs Handbuch des gesamten Handelsrechts § 221 S. 189) sagen, daß sie nicht unter das Telegraphenhoheitsrecht fallen.

Bei Erläuterung des § 3 Abs. 1 TG über die genehmigungsfreien Anlagen fehlt leider ganz die Rechtsprechung zu dieser Vorschrift. Das ist für den Zweck, dem der Kommentar dienen soll, eine fühlbare Lücke. Denn die im § 3 Abs. 1 bestimmten Grenzen sind für den Begriff einer Verletzung des § 9 TG von grundlegender Bedeutung.

Gegenüber der Ansicht des Verfassers, wonach der § 8 TG (Telegraphengeheimnis) keine selbständige Bedeutung mehr habe, ist auf meine Ausführungen zum § 5 PostG im Archiv 1926 S. 304 zu verweisen.

4. Bei Besprechung der Funkverordnung stellt sich der Verfasser durchaus auf den Boden des geltenden Rechts und der Rechtsprechung. Die treffliche Studie Opets (Gruchots Beiträge Bd. 68 S. 466 ff.) über das Funkrecht konnte nicht mehr berücksichtigt werden. Der vom Verfasser besonders eingehend erläuterte § 3 der Funkverordnung ist durch Fristablauf schon seit April 1924 längst erledigt; der Raum für diese, praktisch überflüssigen Erläuterungen hätte zur eingehenderen Verwertung der Rechtsprechung benutzt werden sollen. Sachlich ist nur wenig zu bemerken. Die Rechtsstellung der Funkanlagen der Reichswehr nach der Funkverordnung wird nicht richtig gewürdigt. Sie sind rechtlich so zu behandeln, als ob die Funkverordnung nicht erlassen wäre (vgl. mein Funkrecht 2. Aufl. S. 21, 47). Selbstverständlich ist durchaus beabsichtigt gewesen, daß Anlagen der Reichswehr, die nicht unter § 3 Abs. 2 TG fallen, nicht von einer Genehmigung der Reichspost abhängig sind. Warum sollte die Funkverordnung in diesem Punkte etwas anderes bestimmen?

Nicht beizupflichten ist der Ansicht, daß Irrtum über den Inhalt der Bekanntmachung über den Unterhaltungsrundfunk einem tatsächlichen Irrtum gleichstünde. Ich verweise hier auf die im Archiv 1926 S. 204, 228 veröffentlichte Rechtsprechung.

Es ist richtig, daß Durchsuchungen nach § 5 der Funkverordnung (vgl. S. 348) keine richterliche Anordnung voraussetzen. Der § 5 ist jedoch lediglich ein Anwendungsfall der Vorschrift des § 105 Abs. 1 StPO über Durchsuchungen bei Gefahr im Verzuge, die nämlich auch nach der Strafprozeßordnung nicht von einer richterlichen Anordnung abhängen. Somit enthält der § 5 der Funkverordnung, richtig verstanden, nichts Neues gegenüber der StPO, sondern er zieht nur die Folgen daraus, daß, wenn der Verdacht einer strafbaren Handlung nach § 2 der Verordnung besteht, für die Frage der Anordnung einer Durchsuchung stets Gefahr im Verzuge ist.

Die Bedeutung des Kommentars bedingte, daß man an dieser Stelle sich mit seinen Ansichten etwas eingehender auseinandersetzt. Rechtslehre, Rechtsprechung und die Postpraxis werden diesem Kommentar aufmerksamste Beachtung schenken müssen. Er ist eine wertvolle Bereicherung des Schrifttums über das Post- und Telegraphenstrafrecht.

Ministerialrat Dr. E. Neugebauer.

Gerichtliche Entscheidungen.

1. Zur Frage der Haftung der Deutschen Reichspost für Schäden, die durch schadhafte Schalteranlagen verursacht werden.

Urteil des Landgerichts Zwickau vom 9. März 1927.

Der Kläger hatte dadurch Schaden erlitten, daß sein Mantel an dem schadhaften Schalterbrett des Schalters 10 im Schalterraum des Postamts in Z. zerrissen war. Er bezifferte den Schaden auf 100 *RM* und begehrte klagend von der Deutschen Reichspost Zahlung dieser Summe. Die Beklagte bestritt den Anspruch nach Grund und Betrag. Sie wandte insbesondere ein, daß sie die Schaltereinrichtungen dauernd von zuverlässigen Leuten überwachen lasse, und daß den Kläger auch mitwirkendes Verschulden insofern treffe, als er an den geöffneten Nachbarschalter von der falschen Seite herangetreten sei und den Schalter nach der falschen Seite verlassen habe und nur so mit dem Schalterbrett des Schalters 10 in Berührung gekommen sei. Das Amtsgericht hatte die Beklagte nach dem Klageantrag verurteilt. Die Berufung der Beklagten ist zurückgewiesen worden. Aus den Gründen:

»Es ist allgemein Rechtens, daß Anstalten, deren Räume dem öffentlichen Verkehre zu dienen bestimmt sind, die Verpflichtung haben, die Räume und die in ihnen befindlichen Einrichtungsgegenstände in einem solchen Zustande zu halten, daß sich der Verkehr, für den sie bestimmt sind, ohne Gefährdung für Personen und Sachen abwickeln kann. Für den vorliegenden Fall bedeutet das, daß die Beklagte die Schalteranlagen so einzurichten und zu erhalten hat, daß derjenige, der an dem betreffenden Schalter zu tun hat oder der an dem Schalter auch nur vorübergeht, nicht Gefahr läuft, an zersplittertem, rauhem Schalterbrett hängenzubleiben und seine Kleidung zu zerreißen.

Das Schalterbrett des Schalters 10 war zur Zeit des Unfalls nicht in solchem einwandfreien Zustand. Nach der Aussage des Zeugen muß vielmehr angenommen werden, daß das Schalterbrett rauh und schiefrig war, und daß die vielen Risse und Absplitterungen bereits älteren Datums waren. Die Beklagte hätte bei Beobachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt voraussehen müssen, daß an dem schiefrigen Brett früher oder später jemand würde hängenbleiben und sich seine Sachen würde zerreißen müssen. Es ist eine Erfahrung, die alltäglich gemacht werden kann, daß ein Hängenbleiben an schiefrigem Holz sehr leicht möglich, aber auch gewöhnlich folgenschwer ist, weil beim Hängenbleiben am zunächst nur

kleinen Schiefer das Weiterabheben dieses Schiefers vom restlichen Holze den Schiefer zum viel größeren Splitter auswachsen läßt und größere Beschädigungen hervorgerufen werden, als der ursprünglich vorhandene Schiefer an sich hätte hervorbringen können. Wenn die Beklagte das außer acht ließ und die Abhilfe, die schon längere Zeit nötig gewesen wäre, nicht schuf, so handelte sie fahrlässig und ist für den Schaden, der infolge einer Beschädigung von Kleidungsstücken am schiefrigen Schalterbrett erwuchs, ersatzpflichtig (§ 823 Abs. 1 BGB).

Die Beklagte kann sich mit Erfolg nicht dadurch entlasten, daß sie sich darauf beruft, daß sie geeignete Personen mit der Überwachung der Einrichtungsgegenstände und besonders der Schalterbretter betraut habe. Die Beamten der Beklagten, denen die Instandhaltung der Gebäudeeinrichtung oblag, insbesondere der Postinspektor, haben es abgelehnt, verpflichtet zu sein, solche Kleinigkeiten wie die Schalterbretter bei ihren Rundgängen zu kontrollieren, und die Beklagte hat auch nichts dahin dargetan, daß die Beamten die Anweisung von ihr dazu hatten, die Schalterbretter zu kontrollieren, der Anweisung aber wider Erwarten nicht nachgekommen sind. Lediglich die Scheuerfrauen sind von der Beklagten mit der Überwachung auch solcher Gegenstände wie der Schalter beauftragt gewesen. Daß mit der Bestellung der Scheuerfrauen die Beklagte bei der Leitung der zur Überwachung der Einrichtungsgegenstände nötigen Vorrichtungen die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet habe (§ 831 Abs. 1 S. 2 BGB), kann nicht anerkannt werden. Scheuerfrauen werden in der Regel gar nicht die nötige Schärfe der Beobachtung aufbringen, um aus dem Zustande eines Einrichtungsgegenstandes auf seine Gefahr für den Verkehr schließen zu können; daß die gerade für die Arbeiten im Postgebäude bestellten Frauen diese Gabe besessen hätten, ist nicht dargetan. Weiter aber haben so untergeordnete, mit der Behörde durch das nur schwache Band des ohne weiteres lösbaren Arbeitsvertrags verbundene Kräfte, wie die Erfahrung lehrt, für gewöhnlich gar kein Interesse daran, ihre Arbeitgeberin durch rechtzeitigen Hinweis auf mögliche Schäden vor Schaden zu bewahren. Jedenfalls also genügt die Beauftragung von Scheuerfrauen mit der Überwachung des Zustandes der Schalterbretter nicht, die Beklagte zu entlasten.

Die Frage nach einem mitwirkenden Verschulden des Klägers bei der Verursachung des hiernach eingetretenen Schadens muß verneint werden. Eine Sorgfaltspflicht des einen dem öffentlichen Verkehr zugänglichen Schalterraum Betretenden dahin, daß er jedes Schalterbrett, das er unter Umständen streift, vorher prüft, ob er etwa daran hängenbleiben kann, besteht nicht. Jedermann wird sich mit Recht darauf verlassen, daß solche Gefährdung schlechthin ausgeschlossen ist. Auch darin ist kein mitwirkendes Verschulden des Klägers zu erblicken, daß er vor dem Hängenbleiben am Schalterbrett des Schalters 10 an den Schalter 11 von rechts nach links herangetreten ist. Denn einmal wäre es nicht ausgeschlossen, daß der Kläger nach seiner Abfertigung am Schalter 11 beim Weggang das Brett vor Schalter 10 in derselben Weise gestreift hätte, wenn er an den Schalter 11 von links herangegangen wäre. Zum anderen kann auch nicht anerkannt werden, daß das Herangehen an einen Schalter von rechts überhaupt eine Haftung der Beklagten für eine Beschädigung bei diesem falschen Herangehen ganz oder zum Teil ausschlösse. Die ausgehängte Vorschrift: ‚von links herantreten' bedeutet lediglich eine Anweisung an das Publikum, sich zur schnellen und reibungslosen Abwicklung des Verkehrs in bestimmter Richtung nach dem Schalter zu bewegen, bedeutet aber und kann nicht bedeuten den wirkungsvollen Ausschluß einer an sich bestehenden Haftung für Schäden, die durch schadhafte Beschaffenheit der Schaltereinrichtung erwachsen, gegenüber dem, der die Anweisung außer acht läßt[1]).«

[1]) Der vorliegende Streitfall bietet als Einzelfall nichts Besonderes. Er verdient aber nach der grundsätzlichen Seite hin Beachtung. Die Schalterräume eines Postamts und die Zugänge zu müssen sich in einem verkehrssicheren Zustande befinden. Daß dies der Fall ist, dafür hat der Vorsteher des Postamts zu sorgen. Er ist der verfassungsmäßig berufene Vertreter der Deutschen Reichspost. Ein Verschulden, das ihn trifft, gilt als Verschulden der Reichspost und macht diese ohne weiteres schadensersatzpflichtig (§§ 823, 31, 89 BGB). Allerdings kann dem Vorsteher des Postamts nicht in allen Fällen zugemutet werden, daß er sich *selbst* jederzeit von dem verkehrssicheren Zustande der Schalterräume und der Zugänge überzeugt. Besonders gilt dies für größere Postämter. Der Vorsteher des Postamts muß aber Anordnungen treffen, die die dauernde Überwachung des Zustandes der Schalterräume und Zugänge durch geeignete Personen sicherstellen, und er muß weiter Vorsorge treffen, daß die Personen auch ihrer Überwachungspflicht nachkommen. Schalterräume und deren Zugänge, die täglich vom Publikum benutzt werden, werden auch täglich daraufhin zu prüfen sein, obe sie sich noch in einem verkehrssicheren Zustande befinden. Es sind immer plötzlich eintretende Veränderungen in dem Zustande der Räume und Zugänge denkbar, die eine Gefährdung des Publikums in sich schließen, man denke an mutwillige Beschädigungen, an das Hervortreten eines Nagels an den Flügeltüren usw. Die Prüfung der Räume und Zugänge nimmt nur sehr wenig Zeit in Anspruch. Notwendig ist aber, daß die Prüfung durch eine durchaus zuverlässige Person, in der Regel einen Beamten, vorgenommen wird. Steht deren Zuverlässigkeit außer Zweifel und ist auch sichergestellt, daß sie ihrer Überwachungspflicht regelmäßig nachkommt, dann ist die Reichspost bei wirklich eintretenden Schadensfällen von ihrer Haftpflicht frei. Sie kann sich dann, wenn nicht etwa sonstiges eigenes Verschulden des Vorstehers des Postamts vorliegt, mit Erfolg auf die Vorschrift in § 831 Abs. 1 S. 2 BGB berufen, selbst wenn der mit der Überwachung betraute Beamte in dem Schadensfalle seine Pflicht versäumt haben sollte. Das Urteil lehrt, wie wichtig es ist, daß der Vorsteher des Postamts der Überwachung des verkehrssicheren Zustandes der Schalterräume und deren Zugänge peinliche Sorgfalt zuwendet und geeignete Anordnungen und Vorkehrungen zu deren dauernden Überwachung trifft.

Dr. Triloff.

2. Keine Gefährdungshaftung der Reichspost für Unfälle des Publikums beim Telegraphenbau auf öffentlichen Verkehrswegen; Haftung nur nach §§ 823, 831 BGB.

RG-Urteil vom 14. März 1926, IV 693. 26.

Am 19. November 1923 ließ die Reichspost in Astede durch einen Bautrupp Telephondrähte ziehen. An einer Stelle mußten die Drähte über die Starkstromleitung hinweggehoben werden, die den Ort mit Licht versorgt. Das geschah an einer Stelle mittels einer Leiter. An zwei anderen Stellen wurden die Drähte in benachbarte Bäume verlegt. An der vierten Stelle wurden sie einfach über die Starkstromleitung gezogen. Unweit dieser vierten Stelle hatte der Landwirt B. aus Ruttel auf dem Grundstück seines Bruders neben der Ortsstraße Dünger aufgeladen. Beim Wegfahren mußte er unter den Drähten der Telephon- und Telegraphenleitung durch. Kaum war er vorsichtig in gebückter Haltung unter einem noch nicht gespannten, tiefer hängenden Draht durchgegangen, als er — einen zweiten Draht in beiden Händen haltend — bewußtlos umsank. An einer schadhaften Stelle der Starkstromleitung war in den darübergelegten Telephondraht Strom übergetreten, und dieser hatte den B. zu Boden geworfen. An der Unfallstelle befand sich kein Telegraphenarbeiter. Der stellvertretende Vorarbeiter bediente in einer Entfernung von einigen hundert Metern den Haspel, auf dem die Drähte aufgewickelt waren. Die beiden Arbeiter H. und O. waren an einer weiter entfernten Telegraphenstange mit dem Einziehen von Drähten beschäftigt, und der Führer des Bautrupps war nach Grabstede gegangen, um dort anderen Telegraphenarbeitern den Lohn auszuzahlen. B. erlag dem elektrischen Schlag. Seine Witwe und seine Kinder verlangen von der Reichspost (Oberpostdirektion Oldenburg) für die mutmaßliche Lebensdauer des Verunglückten eine monatliche Rente von 105 *RM* (§ 844 BGB). Landgericht und Oberlandesgericht haben den Anspruch gegen die Deutsche Reichspost dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Auf die Revision der Reichspost sind die früheren Urteile aufgehoben worden.

Aus den Gründen:

»Das Berufungsgericht meint, die Deutsche Reichspost habe für den hier eingetretenen Unfall auch dann aufzukommen,

wenn sie keine Schuld treffe. Man müsse sagen, daß, wo immer ein Rechtsgut widerrechtlich verletzt werde, infolge einer Handlungsweise, die der Geschädigte gezwungen sei, zu dulden, ein Ersatzanspruch auch ohne Nachweis eines Verschuldens gegeben sei. Das sei als deutsches Gewohnheitsrecht anzusehen oder aus rechtsähnlichen Bestimmungen des bürgerlichen Rechts zu folgern. Dem kann nicht beigetreten werden. Ein solches Gewohnheitsrecht ist weder im Schrifttum noch in der Rechtsprechung anerkannt. Schon die vom Berufungsgericht selbst angeführten Sondergesetze — das Reichshaftpflichtgesetz, das Kraftfahrzeuggesetz und das Luftverkehrsgesetz — standen mit ihrer ins einzelne gehenden Haftpflichtreglung der Bildung eines solchen Gewohnheitsrechts entgegen (JW 1922 S. 1511).

Auch rechtsähnliche Bestimmungen, die einen so weitgehenden Rechtssatz zu rechtfertigen geeignet wären, sind nicht vorhanden. Dem Grundstückseigentümer, der sich die Einwirkungen eines obrigkeitlich genehmigten gefährlichen oder sonst störenden Gewerbebetriebs auf sein Grundstück gefallen lassen muß, wird allerdings wegen dieses Eingriffs in sein Eigentumsrecht ein Entschädigungsanspruch eingeräumt, der kein Verschulden des Verpflichteten voraussetzt (Komm. v. RGR 5. Aufl. BGB § 906 Anm. 13 S. 185 f.). Aber das kommt hier schon deshalb nicht in Betracht, weil die Grundstücke des Verunglückten nicht in der Ortschaft Astede lagen. Aus der im angefochtenen Urteil angeführten, *vor* der Erlassung des Luftverkehrsgesetzes ergangenen Entscheidung, Bd. 100 S. 69 (75), die den Grundstücksmieter dem Eigentümer des Grundstücks gleichstellt, ist für die Anschauung des Berufungsgerichts nichts zu entnehmen. Auch handelt es sich hier nicht um ein abgeschmolzenes oder abgerissenes Drahtstück, das von einer fertigen Telegraphenleitung heruntergefallen war (§§ 836, 837 BGB, Urteil vom 11. Mai 1925, IV 15/25).

Ein Bedürfnis, für Telegraphenleitungen neben den Bestimmungen des Telegraphenwegegesetzes vom 18. Dezember 1899 (§ 12 Abs. 2) im Wege der Rechtsprechung eine Gefährdungshaftung für den Unternehmer zu begründen, ist zudem nicht anzuerkennen. Denn solche Leitungen sind einschließlich der Herstellungsarbeiten — im Gegensatz zu den Starkstromleitungen —, d. h. sofern sie nicht gerade mit einer Starkstromleitung oder einer anderen Gefahrenquelle zusammentreffen, nicht gefährlich. Daß jeder Draht gefährlich werden kann, wenn man ihn über eine Starkstromleitung wirft und herunterhängen läßt, ist richtig. Aber dafür ist nicht der Eigentümer des die Gefahr nicht aus sich selbst ausströmenden, sondern sie nur weiterleitenden Drahts verantwortlich zu machen, sondern unter Umständen der Unternehmer der Starkstromleitung und jedenfalls derjenige, der ihn — selbst oder durch andere — schuldhaft (§§ 276, 823, 831 BGB, §§ 222, 230 StGB) über die Starkstromleitung gelegt hat. Auch im vorliegenden Fall hätte kein Unheil entstehen können, wenn der Bautrupp die beim Hinüberheben neuer Telephondrähte über eine Starkstromleitung erforderliche Sorgfalt nicht in so weitgehendem Maße außer acht gelassen hätte. Inwiefern übrigens für den Verunglückten oder sonst jemand eine *Rechtspflicht* zum Dulden offensichtlicher Verstöße der Telegraphenarbeiter gegen die Dienstvorschriften bestanden haben soll, ist nicht ersichtlich.

Danach wird das Berufungsgericht dazu Stellung nehmen müssen, ob eine unerlaubte Handlung der Beklagten im Sinne der §§ 823, 31, 89, 831 BGB und gegebenenfalls ein Verschulden des Verunglückten im Sinne des § 254 BGB. vorliegt[2]).«

[2]) Das Urteil entspricht dem geltenden Recht und der ständigen Rechtsprechung. Vgl. Archiv 1921 S. 480, 481 Anm.: RG-Urteile vom 19. März 1903 (RGZ 54 S. 159: Umstürzen einer morschen Telegraphenstange), vom 29. Juni 1903 (RGZ 55 S. 174), vom 23. Februar 1925, IV 487. 24 (Archiv 1926 S. 51: Sturz über den Ankerdraht einer Telegraphenstange auf einer Straßenböschung) und besonders vom 22. November 1917 (RGZ 91 S. 273: Sturz infolge mangelhafter Beleuchtung einer Baustelle beim Telegraphenbau der Reichspost, wo das RG ausdrücklich ausführt: »dem Straßenpublikum gegenüber steht die Reichspost schlechthin unter Privatrecht, §§ 31, 89, 831 BGB«) und vom 20. November 1924 (RGZ 109 S. 209: Zusammenstoß eines Postwagens mit einer Straßenbahn). Ein Schaden in Ausübung öffentlicher Gewalt liegt nicht vor. Der Bau einer Telegraphenleitung ist allerdings die Betätigung eines Reichshoheitsrechts (vgl. § 1 des Telegraphengesetzes vom 6. April 1892. 7. März 1908). Das Telegraphenhoheitsrecht hat aber nicht die Gewährung der öffentlichen Sicherheit auf Verkehrswegen oder den Schutz Dritter gegen Beschädigungen zum Gegenstande. Wird bei Ausübung des Rechts, Telegraphenanlagen zu errichten, die Verkehrssicherheit gefährdet und dadurch Schaden angerichtet, so handelt es sich lediglich um Vorgänge, die sich bei Gelegenheit einer derartigen Hoheitsbetätigung abgespielt haben, nicht aber um Vorgänge in Ausübung öffentlicher Gewalt. Somit tritt in diesen Fällen nicht die Haftung der Deutschen Reichspost nach dem Artikel 131 der Reichsverfassung und dem Beamtenhaftpflichtgesetz vom 22. Mai 1910 ein, sondern lediglich eine Haftung nach § 831 BGB.

Die *grundsätzliche Bedeutung* des Urteils liegt vor allen Dingen *in seiner Ablehnung des Versuchs* im Telegraphenbau *eine Gefährdungshaftung der Reichspost zu konstruieren.* Das verdient besondere Beachtung bei allen Unternehmungen, die für ihre Anlagen Verkehrswege benutzen. Das sind, außer der Reichspost für ihre Telegraphenleitungen und Rohrpostanlagen, vor allen Dingen die Gemeinden für ihre Gas-, Wasser-, Fernheizanlagen, ferner die Elektrizitätswerke, Straßenbahnen. Durchaus fehl ging das Urteil des OLG mit seiner Annahme, daß der Getötete verpflichtet gewesen wäre, den verkehrsgefährdenden Zustand — Sperrung des Weges durch den Starkstrom führenden Draht ohne entsprechende Sicherungs- und Absperrungsmaßnahmen — zu dulden. Das Straßenpublikum muß sich gefallen lassen, daß auf den Verkehrswegen ein Verkehr stattfindet, und daß Arbeiten zur Führung und Instandhaltung besonderer Anlagen auf, an und unter den Wegen vorgenommen werden, nicht aber ist es verpflichtet, zu dulden, daß dabei Verkehrshindernisse geschaffen werden, ohne daß gleichzeitig ausreichende Absperr- und Sicherungsmaßnahmen getroffen werden. Hier greift vor allen Dingen die Aufgabe der Verkehrs- und Wegebaupolizei ein. Diese Rechtslage hatte das OLG nicht richtig gewürdigt. Der Versuch des OLG, eine Gefährdungshaftung der Unternehmer besonderer Anlagen auf Verkehrswegen in allen den Fällen zu konstruieren, in denen der Bau dieser Anlagen zu einer Verkehrshinderung oder Verkehrsgefährdung führt, ist daher mit Recht zurückgewiesen worden.

Das RG macht allerdings einen Unterschied zwischen den nicht gefährlichen Telegraphenanlagen der Reichspost und den regelmäßig gefährlichen Starkstromanlagen. Mit dieser Unterscheidung der Natur der beiden Anlagen hat das RG recht. Allein es muß bezweifelt werden, ob damit das RG die vom OLG ausgesprochene Gefährdungshaftung bei Arbeiten an *Starkstrom*anlagen für berechtigt erklären will. Denn das im Urteil selbst herangezogene Entscheidung vom 11. Mai 1925 IV 15. 25, betraf eine *Starkstrom*anlage und sprach trotz *dem* keine Gefährdungshaftung des Starkstromunternehmers aus, sondern nur eine Haftung aus den §§ 836, 837 BGB.

Dr. Neugebauer.

Reichsdruckerei, Berlin.
2912. 27. III.

EERR

Archiv für Post und Telegraphie

Herausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

THE LIBRARY OF THE

Erscheint monatlich einmal. Vierteljähriger Bezugspreis 0,30 Reichsmark.
Zu beziehen durch die Post, Einzelnummern durch den Verlag: Postzeitungsamt, Berlin W.

JUL 29 1927

Nr. 6 — Berlin, Juni

UNIVERSITY OF ILLINOIS

1927

Inhalt: Die Ergebnisse der monatlichen Krankenstatistik der Deutschen Reichspost im Kalenderjahre 1926, S. 145. — Wirtschaftliche Betriebsführung in der Herstellung und Verwendung von Arbeitsgeräten, S. 152. — Die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Vergangenheit und Gegenwart, S. 159. — Nachrufe: Wirklicher Geheimer Rat Köhler †, S. 165. — Ministerialdirektor i. R. Ronge †, S. 165. — Schriftwerke: Reiniger Dr.-Ing. Georg, Der deutsche Funkverkehr, S. 166. — Von Dénes von Mihály, Das elektrische Fernsehen und das Telehor, S. 167. — Wittiber, Oberpostdirektor Dr. H., Die Grundlagen des Fernsprechtarifs unter besonderer Berücksichtigung der deutschen Verhältnisse, S. 167. — Lubberger, Dr.-Ing. Fritz, Die Wirtschaftlichkeit der Fernsprechanlagen für Ortsverkehr, S. 168. — Harms, Ing. G., Die Stromversorgung von Fernmelde-Anlagen, S. 168. — Pfuhlsche Postverkehrskarte, Pfuhlscher Postaschenatlas, Pfuhlsche Postunterrichtskarten von Deutschland, S. 169. — Gerichtliche Entscheidungen, S. 169.

Die Ergebnisse der monatlichen Krankenstatistik der Deutschen Reichspost im Kalenderjahre 1926[1]).

Von Ministerialrat Bauerhorst, Berlin.

Durch die monatliche Krankenstatistik werden die im Laufe eines jeden Monats bei den Verkehrsämtern tatsächlich aufgekommenen Krankentage der männlichen und weiblichen Beamten und der weiblichen Angestellten als Posthelferinnen festgestellt und zu den Arbeitstagen in Beziehung gesetzt, die von den am Monatsende bei den Verkehrsämtern vorhandenen Beamten usw. in demselben Monat zu verrichten waren. Die Ermittlungen werden getrennt für die männlichen Beamten der Besoldungsgruppen V und höher und II bis IV sowie für die weiblichen Beamten und Angestellten vorgenommen, für diese außerdem noch für die drei Hauptbetriebszweige, den Telegraphen-, den Fernsprechdienst und den Dienst bei den Postscheckämtern.

Das Verhältnis der Krankentage zu den Arbeitstagen wird kurz mit Krankenstand bezeichnet.

1. Nach dem Ergebnis der Krankenstatistik betrug

	im Kalenderjahr 1926	im Kalenderjahr 1925	mithin die Zu- oder Abnahme
die Zahl der Krankentage	4 023 587	3 989 607	+ 0,85 v H
die Zahl der Arbeitstage	94 492 664	90 190 310	+ 3,77 v H
mithin der Krankenstand	4,26 v H	4,42 v H	— 0,16 v H
die Zahl der erfaßten Beamten	258 883	247 094	+ 4,77 v H
die Zahl der Krankentage auf einen Beamten	15,5	16,1	— 0,6

Trotz reiner Zunahme der Krankentage gegen 1925 in Folge Zunahme der Beamten und weiblichen Angestellten hat sich der Krankenstand des Gesamtpersonals im Kalenderjahr 1926 gegen 1925 verhältnismäßig um 0,16 v H gebessert. Die durchschnittliche Zahl der auf 1 Beamten entfallenden Krankentage ist von 16,1 auf 15,5 herabgegangen.

2. Von den gesamten Krankentagen entfallen auf die

	1926 v H	1925 v H	auf 1 Beamten 1926	auf 1 Beamten 1925
männlichen Beamten der Besoldungsgruppen:				
V und höher	24,8	22,6	12,83	12,12
II bis IV	48,7	48,4	15,56	15,36
weiblichen Beamten und Angestellten	26,5	29,0	19,34	22,48

3. Für die einzelnen Monate geht der Krankenstand der einzelnen Gruppen im Reichsdurchschnitt aus der nachstehenden Übersicht I hervor; der höchste und der niedrigste Krankenstand ist jeweils durch stärkere Zahlen gekennzeichnet.

Übersicht I

über den Krankenstand für die einzelnen Monate 1926

Monat	männliche Beamte der Besoldungsgruppen V und höher	männliche Beamte der Besoldungsgruppen II bis IV	weibliche Beamte und Angestellte als Posthelferinnen insgesamt	davon im Telegraphendienst	davon im Fernsprechdienst	davon im Postscheckdienst
Januar	4,1	5,2	5,8	5,8	6,0	5,6
Februar	**4,2**	**5,8**	**6,2**	5,3	**6,6**	**5,9**
März	4,0	5,5	6,0	5,5	6,4	5,8
April	3,4	4,0	4,8	4,6	4,9	4,8
Mai	3,1	3,6	**4,5**	**4,3**	**4,7**	**5,0**
Juni	3,0	**3,4**	**4,5**	4,6	**4,7**	**5,0**
Juli	**2,8**	3,5	4,6	4,8	4,8	**5,0**
August	2,9	3,6	4,8	5,6	5,0	5,3
September	3,2	3,7	5,3	**5,9**	5,5	5,7
Oktober	3,6	4,0	5,6	**5,9**	5,9	5,8
November	3,9	4,4	5,6	**5,9**	5,9	5,7
Dezember	4,1	4,4	5,9	**5,9**	6,2	**5,9**
Im Jahresdurchschnitt	3,52	4,26	5,30	5,33	5,52	5,46
1925	3,3	4,2	6,2	6,5	6,3	6,0

[1]) Zu vgl. den Aufsatz in Nr. 8 des »Archivs für Post und Telegraphie« von 1926.

4. Die in den Schaublättern A und B (S. 147) dargestellten Kurven stellen die Schwankungen des Krankenstandes in den einzelnen Monaten der Kalenderjahre 1925 und 1926 anschaulich dar. Der sogenannte Grippebuckel im Februar 1926 ist bei den männlichen Beamten höher als 1925, bei den männlichen Beamten II bis IV erreicht er fast den Stand des weiblichen Personals, dagegen bleibt der tiefste Stand der Kurve im Juni und Juli 1926 noch etwas über dem von 1925. Bei den weiblichen Beamten usw. zeigt dagegen die Kurve ein erhebliches Zurückgehen des Krankenstandes. Der Grippebuckel im Februar/März bleibt um 1,6 v H unter dem des Jahres 1925. Im April und im Mai 1926 fällt die Kurve weit unter den entsprechenden Stand im Jahre 1925. Der Krankenstand wäre im Juni vielleicht noch niedriger gewesen, wenn nicht in diesem Monat bei dem weiblichen Personal im Postscheckdienst die Krankentage gestiegen wären. Im übrigen zeigt das Schaublatt A, daß sich die Krankenkurve des weiblichen Personals im allgemeinen der Krankenkurve der männlichen Beamten weit mehr als 1925 angeglichen hat.

Von Mai, Juni und Juli ab steigen die Krankenkurven wie gewöhnlich wieder stark an; während aber die Kurve der männlichen Beamten V und höher im Dezember den Stand von 1925 übersteigt, bleibt die Kurve des weiblichen Personals und die Kurve für die männlichen Beamten II bis IV im Dezember 1926 gegen den Stand im gleichen Monat 1925 um ein geringes zurück.

5. Die durchschnittliche Zahl der Krankentage, auf eine Beamten berechnet, betrug

	im Jahre			
	1926	1925	1913	1910
bei den männlichen Beamten der Besoldungsgruppen				
V und höher	12,83	12,12	16,5	16,6
II bis IV.....	15,56	15,36	18,5	17,6
bei den weiblichen Beamten u. Angestellten insgesamt.....	19,34	22,48	19,3	17,7
im Telegraphendienst ..	19,45	23,56	—	—
im Fernsprechdienst ...	20,16	23,70	—	—
im Postscheckdienst	19,94	21,66	—	—

Sie war mithin 1926 bei den männlichen Beamten noch niedriger als im Jahre 1910 und 1913; bei den weiblichen Beamten ist sie zwar noch etwas höher als 1910, hat sich aber dem Stande von 1913 wieder angeglichen.

Der Krankenstand hat sich mithin im Kalenderjahre 1926 gegen 1925 bei den männlichen Beamten beider Gruppen um ein geringes verschlechtert, am meisten bei den Beamten der Besoldungsgruppen V und höher, bei den weiblichen Beamten usw. dagegen erheblich gebessert. Diese Besserung tritt noch deutlicher hervor bei den Untergruppen des weiblichen Personals; bei ihnen betrug nämlich

	der Krankenstand		die durchschnittliche Zahl der Krankentage	
	1926 v H	1925 v H	1926	1925
im Telegraphendienst	5,33	6,5	19,45	23,56
im Fernsprechdienst	5,52	6,3	20,16	23,70[2]
im Postscheckdienst	5,46	6,0	19,94	21,66

Während der Krankenstand des weiblichen Personals im Telegraphendienst im Kalenderjahre 1925 am ungünstigsten war, entspricht er diesmal fast dem allgemeinen Durchschnitt des Krankenstandes des weiblichen Personals; am ungünstigsten ist diesmal der Krankenstand im Fernsprechdienst.

6. Der für das Jahr berechnete durchschnittliche Krankenstand der drei Hauptgruppen des Personals und der drei Nebengruppen des weiblichen Personals in den einzelnen Oberpostdirektionsbezirken des alten Reichspostgebiets sowie in Bayern und Württemberg ist aus der Übersicht II (S. 148) und den drei Kartogrammen D bis F (S. 149 bis 151) zu ersehen. Der Krankenstand geht nur in zwei Bezirken, und zwar auch nur beim weiblichen Personal im Telegraphendienste, über 10 v H hinaus, im allgemeinen hält er sich fast durchweg erheblich darunter. Die Schwankungen des Krankenstandes in den einzelnen Monaten sind bei den männlichen Beamten allgemein und beim weiblichen Personal des Fernsprechdienstes geringer als im Vorjahre, außergewöhnliche Schwankungen waren nur im Krankenstande des weiblichen Personals im Telegraphendienste zu beobachten, hauptsächlich im Bezirk Konstanz, wo er an drei Monaten 20 bis 26,7 v H betrug, sowie im Bezirk Karlsruhe: in 7 Monaten 11 bis 13,3 v H und Münster (Westfalen): in 7 Monaten 10,3 bis 13,0 v H. Beim weiblichen Personal des Postscheckdienstes im Bezirk Karlsruhe (Baden) betrug der Krankenstand in 6 Monaten mehr als 10 bis 11,8 v H.

Auch die Schwankungen und Unterschiede zwischen den einzelnen Oberpostdirektionsbezirken sind erheblich geringer; es betrugen nämlich die

	1926		1925	
	Schwankungen v H	Unterschied v H	Schwankungen v H	Unterschied v H
bei den männlichen Beamten.....	3,0 —5,47	2,47	2,3—5,2	2,9
bei dem weiblichen Personal.....	2,65—6,67	4,02	3,6—9,9	6,3
bei dem Gesamtpersonal	2,96—5,70	2,74	2,9—6,7	3,8

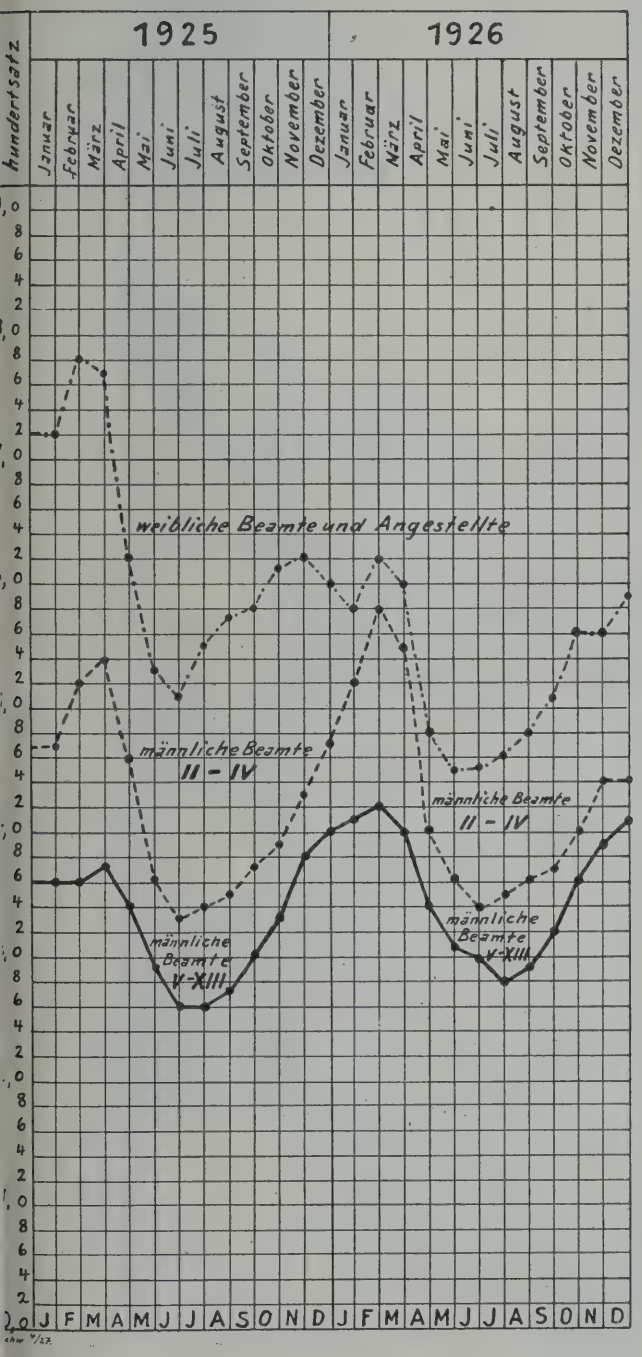
Bei dem Gesamtpersonal ist zwar in 12 Oberpostdirektionsbezirken eine geringe Verschlechterung des Kranken-

[2]) Die entsprechende Angabe in der zweiten Tabelle des »Archivs für Post und Telegraphie« Nr. 8 von 1926, S. 182, muß 23,70 statt 28,70 lauten.

andes zu verzeichnen, in den übrigen Bezirken ist aber ine Besserung unverkennbar und besonders bemerkenswert den Bezirken Bremen, Darmstadt, Frankfurt (Main)

Schaublatt A

über das Verhältnis der Krankentage zu den Arbeitstagen bei den männlichen Beamten sowie bei den weiblichen Beamten und Angestellten.

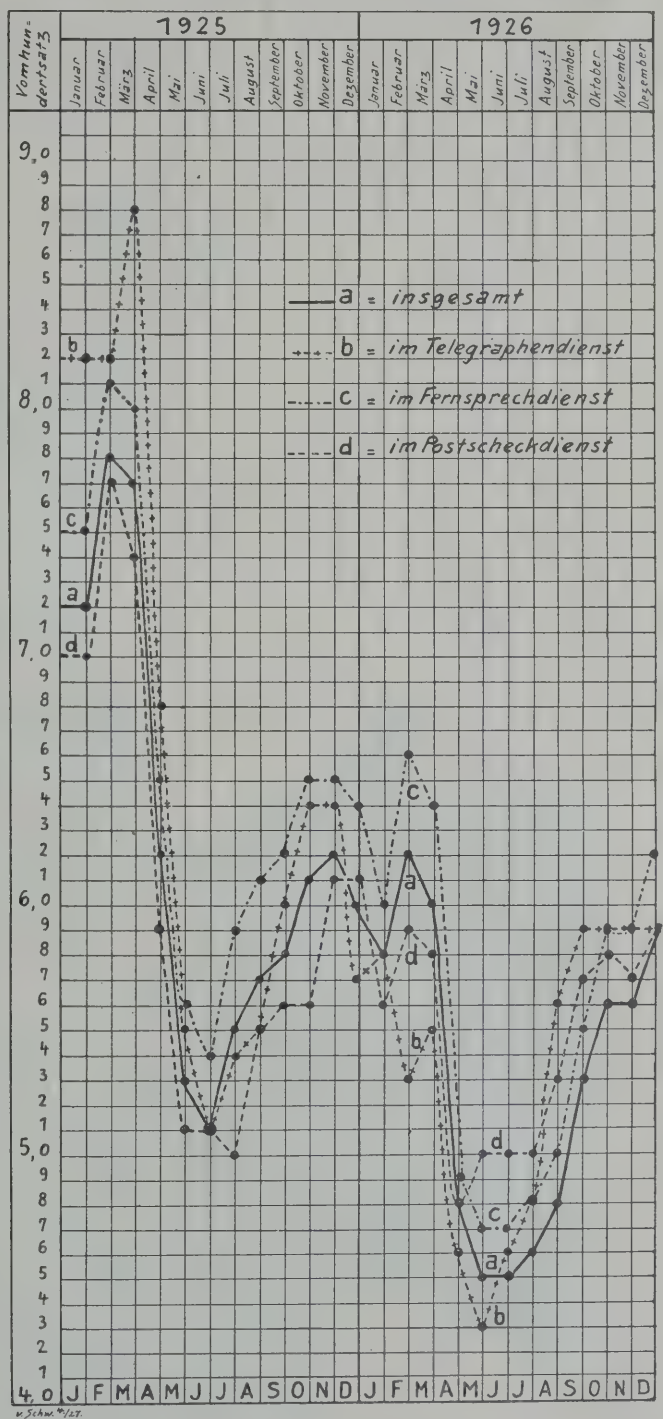


nd Koblenz, die im Vorjahre besonders ungünstig abmitten.

Hinsichtlich der männlichen Beamten ist fast durchweg ne Verschlechterung eingetreten, eine Besserung nur in n Oberpostdirektionsbezirken Bremen, Darmstadt, Dortmund, Frankfurt (Main), Kassel, Köln, Trier sowie in Württemberg; besonders bemerkenswert ist die Besserung im Bezirk Frankfurt (Main) von 5,1 v H auf 4,3 v H.

Schaublatt B

über das Verhältnis der Krankentage zu den Arbeitstagen bei den weiblichen Beamten und Angestellten.



Das Gegenteil ist bei dem weiblichen Personal der Fall. Hier ist eine im allgemeinen jedoch nicht wesentliche Verschlechterung zu bemerken in den Oberpostdirektionsbezirken Dresden, Gumbinnen, Königsberg (Pr.), Oppeln und Schwerin (Mecklenburg), während die erhebliche Besserung

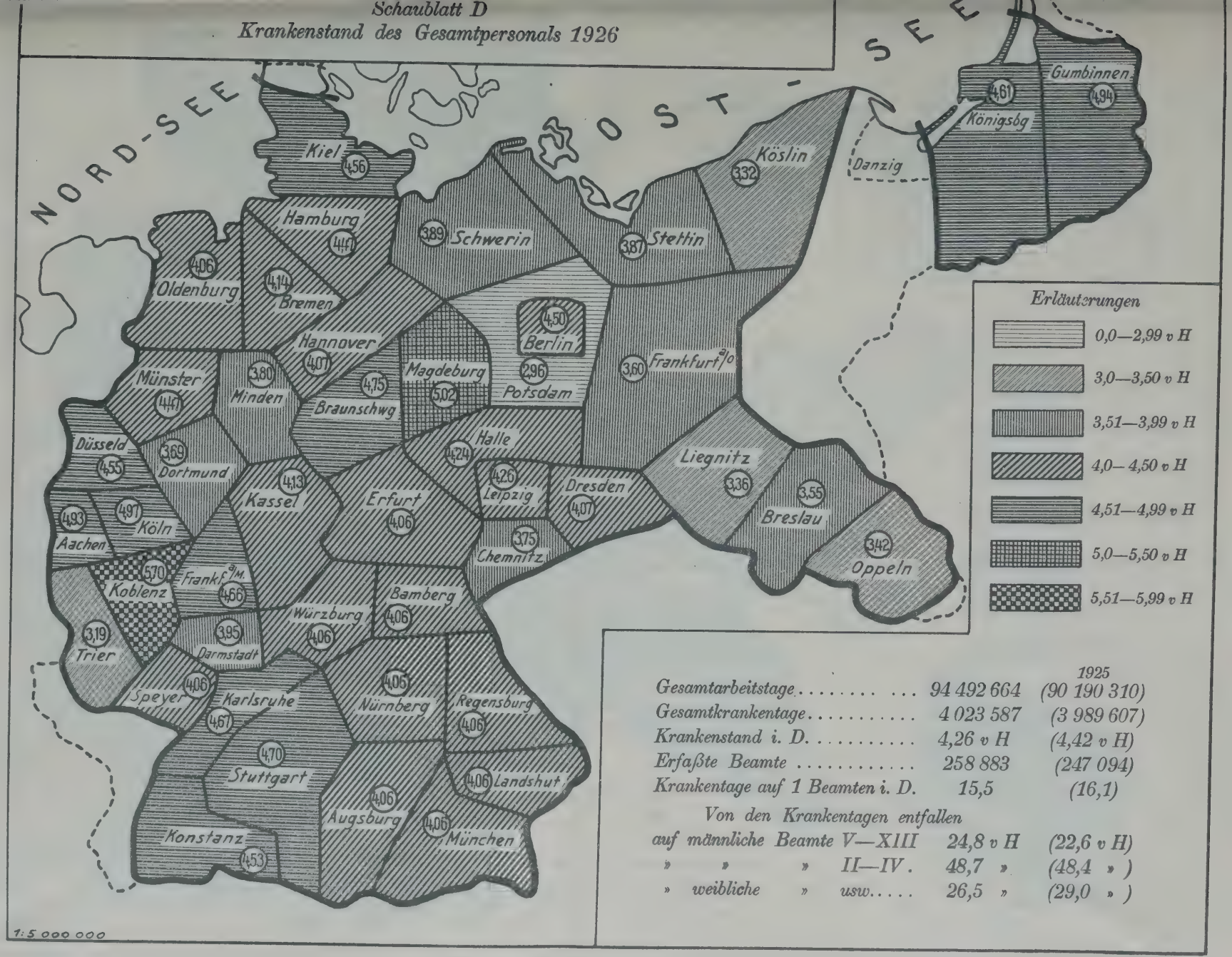
Übersicht II

Verhältnis der Krankentage zu den Arbeitstagen (Krankenstand)
— Kalenderjahr 1926 —

Lfde. Nr.	im Oberpostdirektionsbezirk	der männlichen Beamten				der weiblichen Beamten und Angestellten					des Gesamtpersonals	
		der Besoldungsgruppen		zusammen		zusammen		im				
		V und höher	II—IV	1926	1925	1926	1925	Telegraphendienst	Fernsprechdienst	Scheckdienst der PSchA	1926	1925
1	Aachen	4,28	5,85	5,20	4,2	3,86	5,5	8,74	3,87	—	4,93	4,4
2	Berlin	3,63	4,03	3,90	3,9	5,89	6,9	3,96	6,05	5,79	4,50	4,8
3	Braunschweig	3,58	5,24	4,63	4,2	5,55	7,0	—	6,55	—	4,75	5,1
4	Bremen	4,17	4,04	4,09	4,9	4,33	6,6	5,76	4,63	—	4,14	5,4
5	Breslau	2,52	3,33	3,00	2,9	5,65	5,6	5,16	6,09	6,01	3,55	3,6
6	Chemnitz	2,87	4,03	3,61	3,3	4,38	5,3	3,24	4,73	—	3,75	3,9
7	Darmstadt	3,52	4,09	3,87	4,2	4,33	7,3	2,36	4,87	—	3,95	5,2
8	Dortmund	3,10	3,69	3,47	3,6	4,39	6,0	3,23	4,65	5,45	3,69	4,4
9	Dresden	3,55	4,13	3,90	3,1	4,96	4,8	4,47	5,08	4,75	4,07	3,6
10	Düsseldorf	3,80	4,47	4,21	4,2	5,54	6,1	6,84	5,64	5,20	4,55	4,8
11	Erfurt	3,41	4,09	3,83	3,6	5,00	5,8	3,41	5,35	4,83	4,06	4,3
12	Frankfurt (Main)	3,81	4,71	4,28	5,1	5,82	9,2	7,67	5,89	5,56	4,66	6,4
13	Frankfurt (Oder)	3,50	3,76	3,68	3,2	3,15	5,7	6,79	2,95	—	3,60	4,1
14	Gumbinnen	3,91	5,06	4,75	3,7	6,09	5,1	4,64	7,20	—	4,94	4,1
15	Halle (Saale)	3,21	4,81	4,23	3,7	4,30	5,5	4,08	4,59	—	4,24	4,3
16	Hamburg	3,58	4,36	4,08	3,8	5,30	5,6	7,16	5,33	4,88	4,47	4,4
17	Hannover	3,16	4,24	3,82	3,4	4,94	6,0	8,59	5,13	4,62	4,07	4,0
18	Karlsruhe (Baden)	3,18	4,61	4,01	3,9	6,59	6,9	10,28	6,07	9,49	4,67	4,9
19	Kassel	3,43	4,02	3,80	4,3	6,51	8,3	5,81	6,84	—	4,13	4,9
20	Kiel	3,54	4,93	4,48	4,0	4,96	5,8	2,00	5,16	—	4,56	4,4
21	Koblenz	4,70	5,94	5,47	5,2	6,67	9,9	6,22	7,56	—	5,70	6,7
22	Köln	4,71	4,62	4,66	4,8	5,77	6,0	7,10	6,33	4,85	4,97	5,2
23	Königsberg (Pr.)	3,65	4,98	4,52	4,0	5,03	4,5	6,13	4,97	6,30	4,61	4,1
24	Köslin	2,74	3,61	3,35	2,3	3,12	3,8	2,53	3,65	—	3,32	3,1
25	Konstanz	3,86	4,55	4,29	3,9	5,91	6,3	9,86	6,16	—	4,53	4,7
26	Leipzig	3,65	4,54	4,15	4,1	4 73	5,3	4,16	4,99	5,07	4,26	4,5
27	Liegnitz	3,40	3,23	3,28	3,2	3,86	4,5	1,17	3,81	—	3,36	3,6
28	Magdeburg	4,51	5,34	5,01	4,6	5,06	6,1	3,70	5,79	4,81	5,02	5,1
29	Minden (Westf.)	3,89	3,77	3,81	3,5	3,76	4,4	4,89	3,95	—	3,80	3,8
30	Münster (Westf.)	4,04	4,00	4,01	3,7	6,01	6,6	10,32	5,77	—	4,47	4,6
31	Oldenburg (Oldb.)	3,62	4,32	4,07	3,5	4,02	5,1	4,13	4,18	—	4,06	4,0
32	Oppeln	2,68	3,49	3,24	2,5	4,47	3,7	5,13	5,04	—	3,42	2,9
33	Potsdam	2,47	3,25	3,02	3,0	2,65	3,6	2,34	3,07	—	2,96	3,2
34	Schwerin (Mecklb.)	3,46	4,07	3,87	3,1	4,36	4,0	7,64	4,25	—	3,89	3,4
35	Stettin	2,64	4,46	3,79	3,7	4,22	5,1	4,17	4,44	5,35	3,87	4,1
36	Trier	2,79	3,25	3,08	3,4	3,88	5,8	0,12	4,37	—	3,19	4,1
37	Abt. VI München	3,27	4,39	3,93	3,1	4,95	5,3	3,87	5,79	4,30	4,06	3,4
38	OPD Stuttgart	3,55	4,39	4,01	4,3	6,60	8,4	6,55	6,59	7,33	4,70	5,5
	Reichsdurchschnitt	3,52	4,26	3,98	3,86	5,30	6,2	5,33	5,52	5,46	4,26	4,42
	1925	3,3	4,20	—	—	—	—	6,5	6,3	6,0	—	—

Schaublatt D

Krankenstand des Gesamtpersonals 1926



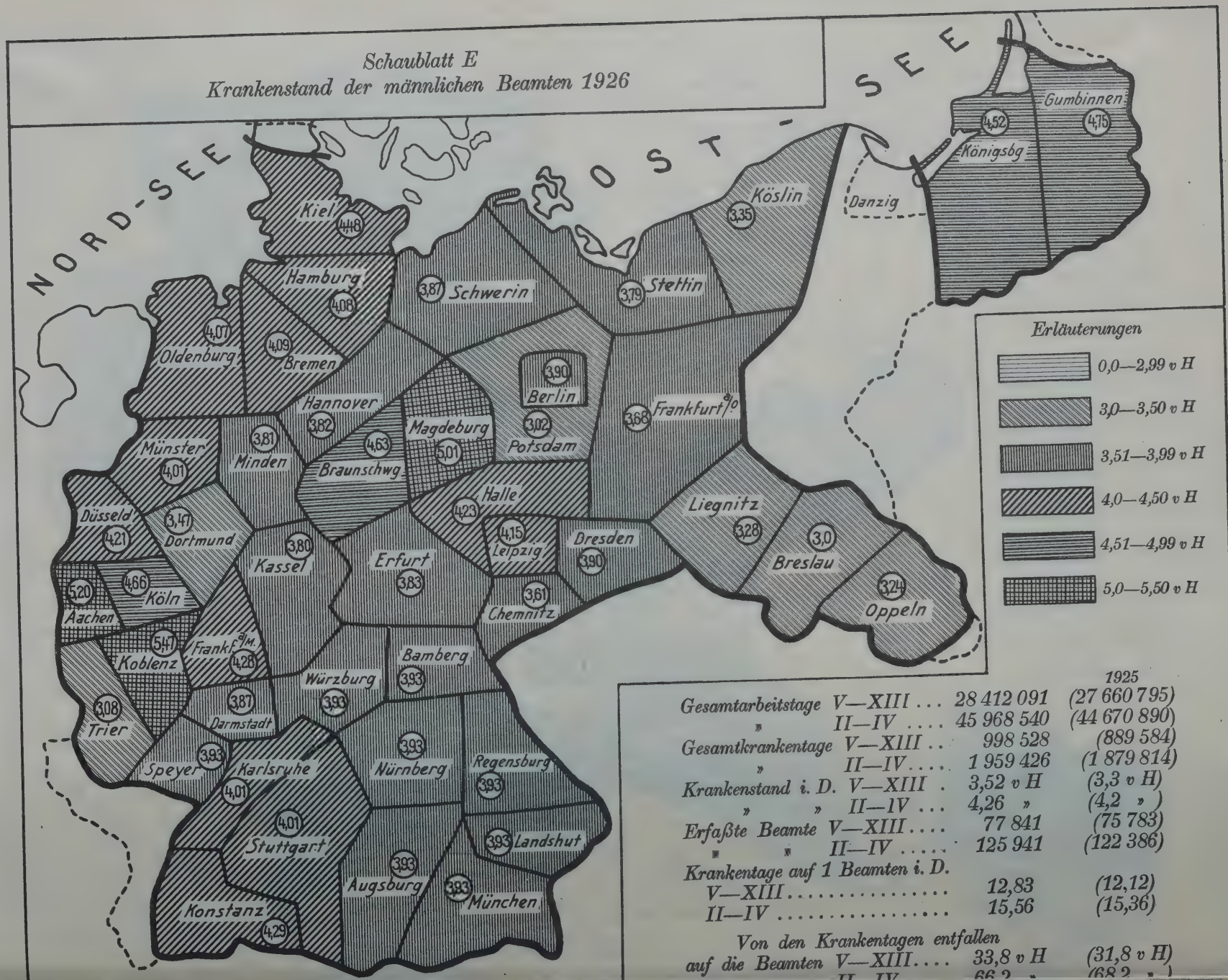
Erläuterungen

- *0,0—2,99 v H*
- *3,0—3,50 v H*
- *3,51—3,99 v H*
- *4,0—4,50 v H*
- *4,51—4,99 v H*
- *5,0—5,50 v H*
- *5,51—5,99 v H*

		1925
Gesamtarbeitstage	*94 492 664*	*(90 190 310)*
Gesamtkrankentage	*4 023 587*	*(3 989 607)*
Krankenstand i. D.	*4,26 v H*	*(4,42 v H)*
Erfaßte Beamte	*258 883*	*(247 094)*
Krankentage auf 1 Beamten i. D.	*15,5*	*(16,1)*
Von den Krankentagen entfallen		
auf männliche Beamte V—XIII	*24,8 v H*	*(22,6 v H)*
» » » II—IV.	*48,7 »*	*(48,4 »)*
» weibliche » usw.....	*26,5 »*	*(29,0 »)*

Schaublatt E

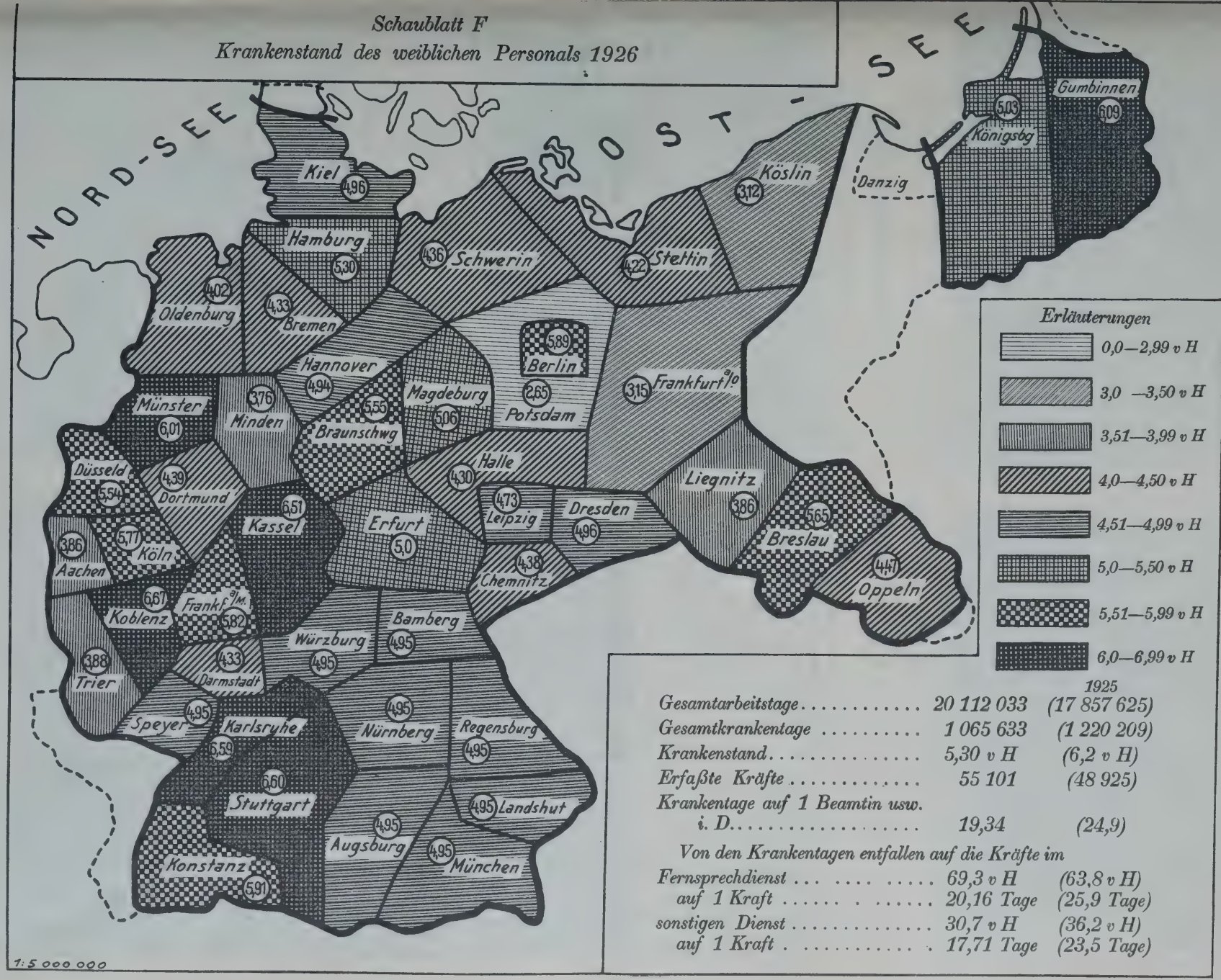
Krankenstand der männlichen Beamten 1926



		1925
Gesamtarbeitstage V—XIII ...	28 412 091	(27 660 795)
» II—IV	45 968 540	(44 670 890)
Gesamtkrankentage V—XIII ..	998 528	(889 584)
» II—IV	1 959 426	(1 879 814)
Krankenstand i. D. V—XIII .	3,52 v H	(3,3 v H)
» » II—IV ...	4,26 »	(4,2 »)
Erfaßte Beamte V—XIII	77 841	(75 783)
» » II—IV	125 941	(122 386)
Krankentage auf 1 Beamten i. D.		
V—XIII	12,83	(12,12)
II—IV	15,56	(15,36)
Von den Krankentagen entfallen		
auf die Beamten V—XIII....	33,8 v H	(31,8 v H)
II—IV	66,2 »	(68,2 »)

Schaublatt F

Krankenstand des weiblichen Personals 1926



	1925	
Gesamtarbeitstage	20 112 033	(17 857 625)
Gesamtkrankentage	1 065 633	(1 220 209)
Krankenstand	5,30 v H	(6,2 v H)
Erfaßte Kräfte	55 101	(48 925)
Krankentage auf 1 Beamtin usw. i. D.	19,34	(24,9)
Von den Krankentagen entfallen auf die Kräfte im		
Fernsprechdienst	69,3 v H	(63,8 v H)
auf 1 Kraft	20,16 Tage	(25,9 Tage)
sonstigen Dienst	30,7 v H	(36,2 v H)
auf 1 Kraft	17,71 Tage	(23,5 Tage)

in den Bezirken Bremen, Darmstadt, Frankfurt (Main), Frankfurt (Oder), Kassel und Koblenz sowie in Württemberg hervorgehoben werden muß.

7. Die Besserung des Krankenstandes bei dem Gesamtpersonal und besonders bei dem weiblichen Personal wird im wesentlichen auf die im Laufe des Jahres 1926 gegen früher verstärkten Maßnahmen der Deutschen Reichspost zur Hebung des Gesundheitszustandes zurückzuführen sein. Ob und in welchem Umfange die Einführung des Gesundheitsturnens für das weibliche Personal bei größeren Verkehrsämtern mehrerer Oberpostdirektionsbezirke und die Förderung der privaten Pflege von Sport- und sonstigen Leibesübungen, die sich gerade beim weiblichen Personal besonderer Vorliebe erfreuen, hierbei mitgewirkt haben, läßt sich zahlenmäßig nicht nachweisen. Immerhin wird man annehmen können, daß auch sie, neben den sonstigen Wohlfahrtsmaßnahmen, zur Besserung des Gesundheitszustandes ein gutes Teil beigetragen haben.

8. Von den 4 023 587 Krankentagen entfallen

2 957 954 Tage auf männliche Beamte (73,5 v H),
1 065 633 » » weibliches Personal (26,5 v H).

Werden davon etwa 10 v H durch Dienstübertragung untergebracht, so bleiben 2 662 159 + 959 070 Tage übrig, für die Krankenvertreter notwendig gewesen sind, das sind im täglichen Durchschnitt 7 293 männliche (1925: 6 830) und 2 627 weibliche (1925: 3 020) Vertreter. Die Kosten hierfür sind auf etwa 20 Millionen *RM* zu schätzen.

Wirtschaftliche Betriebsführung in der Herstellung und Verwendung von Arbeitsgeräten.

(Postamt Fürth, Bayern, Briefzustellabteilung.)

Von Dr. H. Hellmuth, Oberpostdirektor, Dozent an der Handelshochschule Nürnberg.

Der Ende 1926 vollendete Neubau der Briefzustellabteilung des Postamts Fürth (Bayern) gab Anlaß, darauf zu sinnen, wie man bei dieser Gelegenheit die günstigsten Bedingungen für den künftigen Vollzug der Arbeit im Briefzustellbetrieb des Amtes namentlich durch entsprechende bauliche Anlage der Arbeitsräume und durch Herstellung zweckdienlicher neuer Arbeitsgeräte schaffen könnte. Als Maßstab kamen neben Forderungen der Gesundheitspflege, die auf helle, freundliche, trockene, gut heiz- und lüftbare Räume gerichtet waren, die besonderen Gebote der wirtschaftlichen Betriebsführung in Betracht, welche eine zweckmäßige Gestaltung und Lage der Arbeitsräume zueinander entsprechend dem Gang des sich hier abwickelnden Betriebs, ferner eine dem gleichen Umstand tunlichst angepaßte Aufstellung der Arbeitsgeräte heischten, die den mit ihnen abzuwickelnden Betriebsvorgängen möglichst gerecht wurde. Die im Briefzustellbetrieb anfallenden Arbeitsabschnitte sollten dabei tunlichst abgekürzt und unnötige Arbeitswege ausgeschaltet werden. Gegenüber dem bisherigen Zustande bedurften namentlich zwei wichtige Bestandteile des Briefzustellbetriebs, der Saal mit den Arbeitsgeräten für die Briefentkartung und Briefvorverteilung sowie der Saal für die Briefzusteller, einer »Reformation an Haupt und Gliedern« nach den erwähnten Gesichtspunkten. Wie die Durchführung dieser Reformation hinsichtlich der Herstellung und Verwendung der Arbeitsgeräte für die einzelnen Abfertigungsstellen und hinsichtlich ihrer Aufstellung unter Beachtung der Aufeinanderfolge der Arbeitsvorgänge im Briefzustellbetrieb versucht wurde, soll nachstehend an der Hand von Lichtbildern und von einer Skizze kurz beschrieben werden.

Die durch besondere räumliche Verhältnisse bedingte Verlegung der Briefzustellabteilung in das neuerrichtete zweite Stockwerk des Postamtsgebäudes erforderte den Einbau eines größeren elektrischen Lastenaufzugs, mit dessen Hilfe die ankommenden Briefbeutel auf einem besonders konstruierten neuen Handwagen vom Bahnpostwagen bis unmittelbar in den Briefvorverteilraum an den Entkartungstisch gebracht werden können, ohne daß, abgesehen von dem Einstellen des beladenen Handwagens in den Aufzug im Erdgeschoß und dem Wiederherausfahren im zweiten Stock, ein Umladen der Säcke oder eine sonstige Zwischenhandlung mit ihnen vorgenommen werden müßte. Für den weiteren Betriebsverlauf sind folgende neue Arbeitsgeräte geschaffen und in den zwei Arbeitsräumen (Briefentkartungs- und Briefvorverteilraum, Briefträgersaal) entsprechend verteilt worden.

1. Der neugebaute Entkartungstisch im Briefvorverteilraum.

Er besteht aus 5 Teilen (Abb. 1b): einem Mittelstück mit 4 festen Füßen zum Ausschütten der Briefbeutel und zum Aussondern des Inhalts. Am vorderen Rand dieses Teiles, wo der Beamte vom Ladedienst steht und die Beutel öffnet, ist auch die Stempelanlage versenkt angebracht. Anschließend an die rechte und linke Seite des Mittelstücks befinden sich je zwei rechteckige, fahrbare Tische zur Aufnahme der Nachnahmesendungen, der Zeitungen, der Langbriefe, Päckchen usw. sowie der gewöhnlichen Briefsendungen. Die mit Blech beschlagene Oberfläche sämtlicher Teile liegt gegenseitig auf gleicher Höhe, so daß der die Sendungen ausscheidende Beamte diese ohne Aufheben auf die vorgenannten vier Lagerstellen verschieben kann, wobei sich dank seines Standorts im Mittelpunkt des Arbeitsgeräts ein Mindestaufwand an Kraft und Zeit ergibt. Anschließend an die Beendigung des Entkartungs- und Verteilgeschäfts können die einzelnen Seitenteile, die zur Verhütung des Herunterfallens von Sendungen durch Seitenborten geschützt sind, an jene Arbeitsplätze gefahren werden, wo sich die dienstliche Behandlung der vier Sendungsgattungen fortsetzt. Im Gegensatz zum früher verwendeten Arbeitsgerät (Bild 1a) entfällt dabei jeder weitere Arbeitszwischengang.

2. Die Arbeitsplätze des Entkartungs- und des Übergabebeamten.

Der Entkartungsbeamte und der Übergabebeamte (früher Oberbriefträger) waren vordem zur Sicherung der von ihnen aufbewahrten nachzuweisenden Sendungen und der Geldbeträge, die sie von den Zustellern vereinnahmt hatten, in zwei aneinanderstoßenden Kabinen untergebracht (Abb. 2a und Abb. 3a).

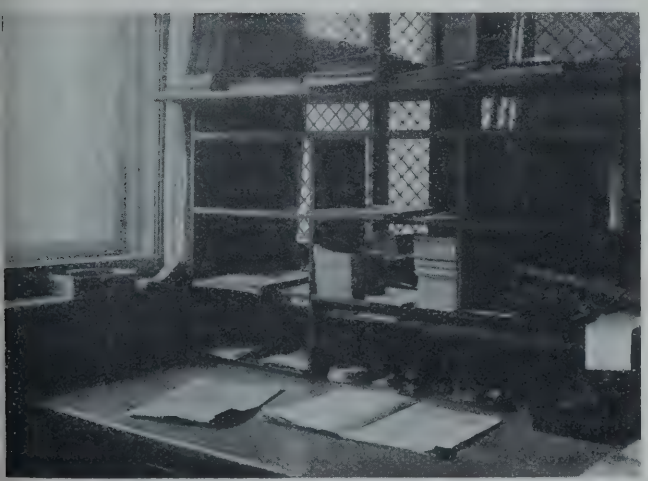
Abb. 1a.

Entkartungstisch (alt). phot. Jäger

Abb. 1b.

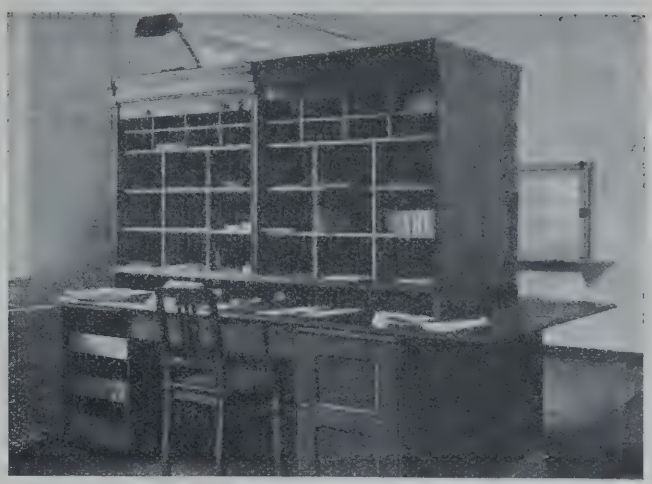
Entkartungstisch (neu, Modell Fürth, Bayern). phot. Jäger

Abb. 2a.



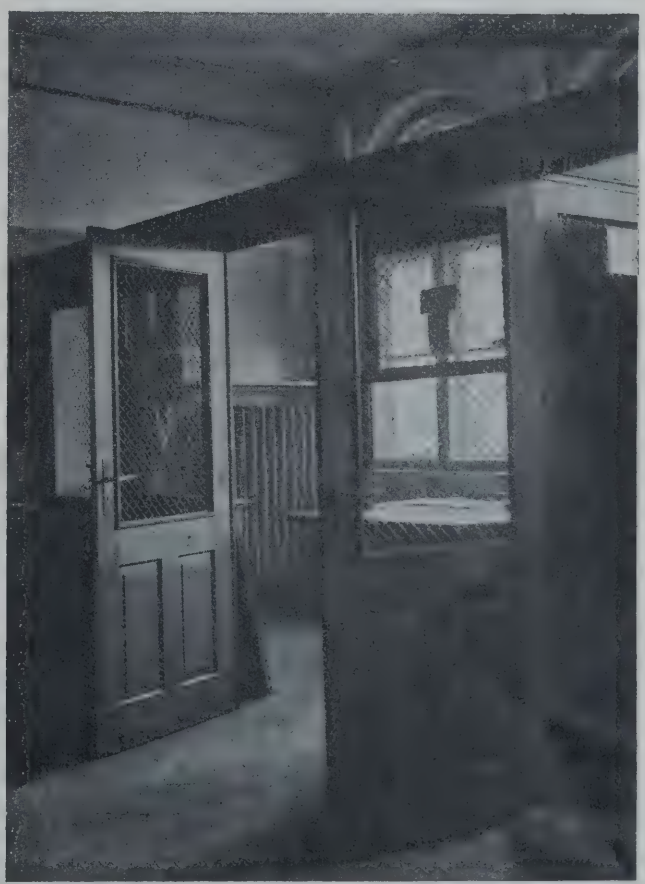
Arbeitsplatz des Entkartungsbeamten (alt, in einer Kabine). phot. Jäger

Abb. 2b.



Arbeitsplatz des Entkartungsbeamten (neu, frei im Raum, Modell Fürth, Bayern). phot. Jäger

Abb. 3a.



Arbeitsplatz des Übergabebeamten (alt, in einer Kabine). phot. Jäger

Im neuen Briefvorverteilraum wurde der gleiche Sicherungszweck durch Bereitstellung von zwei geräumigen Schreibtischen mit verschließbaren Schubfächern und je einem auf dem Tisch befindlichen Fachgestell mit verschließbarem Rolladen erreicht (Abb. 2b und Abb. 3b). Die beiden Arbeitsgeräte stehen mit dem Rücken gegeneinander. Der Übergabebeamte übernimmt vom Entkartungsbeamten die eingeschriebenen und die mit Nachgebühren belasteten Briefpostsendungen auf dem raschesten und kürzesten Weg über die den beiden Schreibtischen seitwärts angefügte Tischplatte. Die Umzäunung dieser beiden Arbeitsplätze mit hohen Gittern, die Licht, Luft und Übersichtlichkeit vermissen ließen, kam in Wegfall. Diese freundlichere Gestaltung wird auf den Diensteifer und auf ein gewisses menschliches Behagen der Beamten dieses verantwortungsvollen Dienstes nicht ohne Einfluß bleiben. Die neuen offenen Arbeitsplätze halten überdies etwaige charakterschwache Beamte von Dienstunregelmäßigkeiten ab, gewährleisten eine bessere Überwachung des Dienstvollzugs durch die Aufsichtsorgane und erleichtern im Gegensatz zur bisherigen Abgeschlossenheit der beiden Posten das Zusammenarbeiten mit den übrigen Betriebsstellen.

Beim bisherigen Arbeitsplatz des Übergabebeamten war der Schalter, an dem die eingeschriebenen und die mit Nachgebühren belasteten Briefsendungen an die Zusteller abgegeben wurden, in der Eingangstüre zur Kabine dieses Beamten angebracht (Abb. 3a). Die Zusteller mußten von dem gegenüberliegenden Briefträgersaal einen ziemlichen Weg bis zur Übergabestelle zurücklegen und dabei den Vorverteilraum betreten, was wegen der damit verbundenen Geräusche und angesichts der großen Zahl der eintretenden Beamten störend auf den Briefvorverteildienst einwirkte. Im neuen Briefvorverteilraum wurde der fragliche Übergabeschalter unmittelbar im Rücken des Übergabebeamten in die Wand zwischen dem Briefvorverteilraum und dem Briefträgersaal eingebaut und mit einem geräumigen Auflage- und Schalterbrett versehen (Abb. 4). Die Zusteller treten vom Briefträgersaal aus, ohne diesen verlassen zu müssen, an den Schalter heran und erledigen ohne jede Störung des Vorverteilgeschäfts die Übernahme. Am gleichen Schalter vollzieht sich die Rücklieferung der unzustellbaren Einschreibbriefsendungen und die Abrechnung über die Briefnachgebühren mit dem Übergabebeamten. Die an der Wand angebrachte Fernsprechnebenstelle verbindet den Übergabebeamten mit dem Brieflagerschalter.

3. Die Brieffeinverteilstelle im Vorsortierraum.

Im früheren Briefverteilraum standen 4 Briefverteilgeräte in Tischform mit je 24 Fächern in Verwendung (Abb. 5a). Zwar ging an diesen Geräten das Verteilgeschäft ziemlich rasch vor sich, die einzelnen Sendungen kamen jedoch in den Fächern ungeordnet zu liegen, mußten daher nach dem Herausnehmen durch die Zusteller neu aufgestellt werden. Überdies brachte dieses persönliche Herausnehmen durch die einzelnen Zusteller, namentlich in den Frühstunden mit stärkerem Materialanfall, der von den Vorverteilbeamten kurz vor Beginn des ersten Zustellganges den Zustellern (Zwei- und Dreimännerbezirke) ohne weitere Zwischenverteilung rasch zugearbeitet werden mußte, eine empfindliche Störung bei dieser notwendig schnellen Arbeit mit sich. Betriebshemmend wirkte es schließlich auch, daß die Vorverteilbeamten an diesen Verteiltischen nur im Stehen arbeiten konnten, daher nach einem anstrengenden Nachtdienst bei dem großen Arbeitsanfall in den Morgenstunden starke Ermüdung verspürten.

Das neue Briefverteilgestell (Abb. 5b), wovon z. Zt. vier in Verwendung sind, ist in stehender Form gebaut, birgt 28 Fächer in 4 wagrecht übereinanderliegenden Reihen (je 1 Fach für je 1 Zustellbezirk) und — zur Aufnahme der umfangreicheren Post für Schließ- und Schalterfächer usw. — 4 weitere Fächer, welche in die schmale Tischplatte versenkt sind. Diese 4 Fächer liegen so angeordnet, daß die Sendungen durch je einen Schlitz in der Tischplatte in die 4 darunter hängenden, herausziehbaren Drahtkörbe eingeworfen werden können. Wie die Rückansicht des Geräts zeigt (Abb. 5c), können die Fächer, die — zur besseren Lagerung der Briefsendungen — nach hinten etwas abgeschrägt sind, sämtlich von rückwärts durch aufklappbare, lichtdurchlässige Türchen aus Drahtgitter geleert werden. Diese Leerung geschieht in Drahtkörbe mit entsprechender Facheinteilung, die den Zustellbezirken entspricht. Alle Fächer der Verteilgestelle tragen zur Hintanhaltung von Verwechslungen an der Vorderseite wie an der Rückseite die Nummer des betreffenden Zustellbezirks. Wie aus dem Bilde ersichtlich, paßt sich das Verteilgestell der natürlichen, ungezwungenen Armbewegung des arbeitenden Beamten an. Es zeigt in der Breitseite Ellipsenform mit einem Meter Spannweite für den bedienenden Arm, verlangt daher keinerlei besondere Bewegungen über die natürliche aufrechte Körperhaltung hinaus. Die oberste Fachreihe wird in einer Höhe von 1,30 m bequem erreicht. Diese Anordnung der Höhe und Breite des Gestells erlaubt es dem Beamten, auch bei größerem Arbeitsandrang im Sitzen zu arbeiten. An der linken Seite des Geräts ist ein mit seitlichen Borten versehenes Auflagebrett angebracht, von dem der Beamte die ihm mit dem oben beschriebenen fahrbaren Teil des Entkartungstisches zugeführten Briefsendungen ohne Verlassen des Arbeitsplatzes wegnehmen kann. Alle bisherigen besonderen Auflagetische wie auch alle Zwischengänge zur Herbeiholung von Material fallen für den Verteilbeamten weg. Er kann sich ununterbrochen der Verteilarbeit widmen. Auch wird dadurch die Nachprüfung der vom einzelnen Arbeitsplatz geleisteten Arbeitsmenge erleichtert. Als Sitzgelegenheit wird ein Drehstuhl mit Rückenlehne verwendet, der allen seitlichen Körperbewegungen des verteilenden Beamten folgt. An den beiden Seitenwänden des Gestells lassen sich mit Hilfe einfacher mechanischer Vorrichtungen die für das Verteilgeschäft benötigten Behelfe (z. B. Verzeichnis der Fachhalter, der Schließfachinhaber usw.) in handlicher und leicht zu benützender Form anbringen. Die geschilderte weitgehende Anpassung aller Teile des Arbeitsgeräts an die beim Vorverteilgeschäft erforderlichen menschlichen Körperbewegungen drückt auch bei längerem Dienst mit Spitzenleistungen, etwa gegen Ende eines Nachtdienstes, den Ermüdungsfaktor auf das verhältnismäßig erreichbare Mindestmaß zurück.

4. Das Vorverteilgerät für Langbriefe.

Dieses Gerät ist, wie Abb. 6b zeigt, in drei fahrbare Teile zerlegt. Die beiden größeren Teile enthalten je 10, der kleinere Teil 4 herausnehmbare Drahtkörbe. Jeder dieser Körbe ist für einen Zustellbezirk bestimmt. Die Langbriefe werden vom Verteilbeamten auf dem dafür vorgesehenen Teil des Entkartungstisches mühelos an das Vorverteilgerät herangefahren. Dann stellt sich der Arbeitende in die Mitte des hufeisenförmig angeordneten

Abb. 3b.

Arbeitsplatz des Übergabebeamten phot. Jäger
(neu, frei im Raum, Modell Fürth, Bayern).

Abb. 4.

Abgabeschalter für die Einschreibbriefe an die Zusteller. phot. Jäger

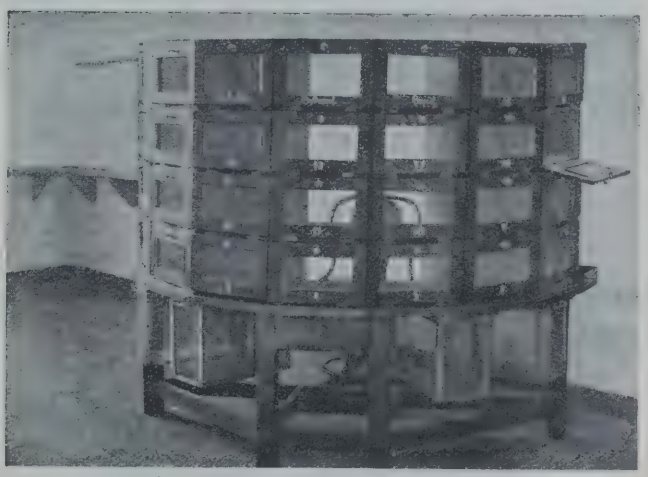
Abb 5a.

Briefvorverteilgestelle phot. Jäger
(alt).

Abb. 5b.

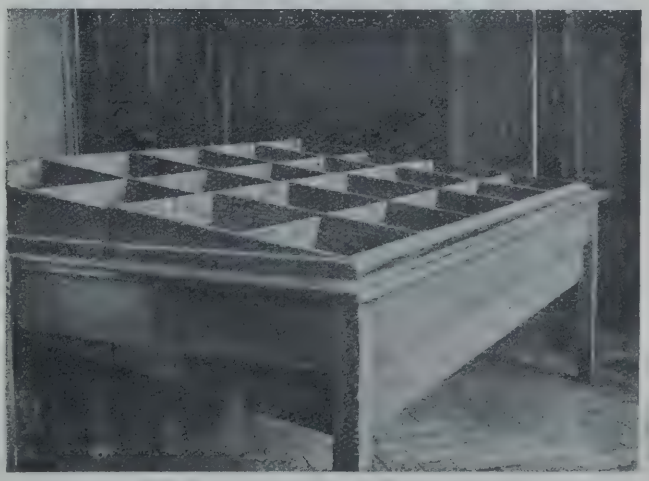
Briefvorverteilgestell phot. Jäger
(neu, Vorderansicht, Modell Oberst).

Abb. 5c.



Briefvorverteilgestell phot Jäger
(neu, Rückansicht, Modell Oberst).

Abb. 6a



Vorverteilgestell für Langbriefe phot. Jäger
(alt).

Vorverteilgeräts und verwirft unmittelbar und unter Ausschaltung jeder Zwischenlagerung und jeden Zwischengangs (wie sie vordem beim älteren Verteilgerät, Abb. 6a, nötig waren) die Sendungen in die einzelnen Drahtkörbe. Die drei Gestellteile können von dem dafür vorgesehenen Saaldienst unmittelbar in den Briefträgersaal an die einzelnen Arbeitsplätze gefahren werden. Auf die notwendige weitere Betriebsarbeit wird bei der Schilderung des Briefträgertisches zurückzukommen sein. Gegenüber dem alten

Abb. 6b.

Vorverteilgestell für Langbriefe phot. Jäger
(neu, Modell Oberst).

Abb. 7a.

Zeitungsverteilfächer für die Zusteller phot. Jäger
(Rückansicht im Vorsortierraum).

Verteilgerät fällt insbesondere auch die bisherige zeitraubende und dienststörende Gepflogenheit weg, daß die Zusteller wiederholt den Vorsortierraum betreten und persönlich in mehreren Gängen die Langbriefe an ihre Arbeitsplätze heranholen mußten.

5. Die neuen Zeitungsverteilfächer.

Sie sind, eingeteilt nach Zustellbezirken, Schließ- und Abholfächern, in die Wand zwischen dem Briefvorsortierraum und dem Briefträgersaal eingelassen. Die Zeitungsbunde werden auf dem dafür vorgesehenen Teil des Entkartungstisches an die Fächer zur Vornahme des Verteilgeschäfts herangefahren (Abb. 7a). Auf der im Briefträgersaal befindlichen Seite des Gestells (Abb. 7b) kann jeder Zusteller, ohne den Raum verlassen zu müssen, mit Hilfe des ihm überwiesenen Schlüssels sein Zeitungsfach öffnen und entleeren. In die Zeitungsfächer werden auch die kurz vor Antritt eines Zustellganges noch angefallenen Briefsendungen zur Entnahme durch die Zusteller bereitgelegt.

Abb. 7b

Zeitungsverteilfächer für die Zusteller phot. Jäger
(Vorderansicht im Briefträgersaal).

Abb. 8.

Arbeitsplatz des Aufsichtsbeamten im Briefträgersaal phot. Jäger
(Modell Fürth, Bayern).

6. Der Arbeitsplatz des Aufsichtsbeamten im Briefträgersaal.

Für den aufsichtführenden Beamten des Briefträgersaals wurde auf einem Podium ein Schreibtisch mit Aufsatz und verschließbaren Schubfächern in ähnlicher Ausstattung, wie die beiden im Vorsortierraum befindlichen Schreibtische sie aufweisen, beschafft (Abb. 8). Von seinem erhöhten Sitzplatz aus kann der Aufsichtsbeamte alle Arbeitsstellen des Briefträgersaales sowie die für die Zusteller bestimmte Eingangstür leicht beobachten.

7. Die Briefträgertische.

Gegenüber dem alten Briefträgertisch (Abb. 9a) gewährt das neue Modell (Abb. 9b), das unter teilweiser Anlehnung an ein von Postamtmann Oberst, Nürnberg,

Abb. 9a.

Briefträgertisch (alt). phot. Jäger

entworfenes Muster (nämlich bezüglich der Anbringung eines Aufsatzes und bezüglich der Erweiterung der Arbeitsfläche für den einzelnen Arbeitsplatz) hergestellt wurde, den Vorteil einer größeren Bewegungsfreiheit des einzelnen Zustellers bei der Verarbeitung der abzutragenden Post, die er unter Benutzung der gebotenen zwei Arbeitsflächen (Tischplatte und Bortbrett) nach den anfallenden Gattungen (Briefsendungen, Zeitungen usw.) besser ordnen kann. Die Höhe des Aufsatzes ist so bemessen, daß weder für den Zusteller selbst (lichtdurchlässige Drahtgitterwände) noch für den aufsichtführenden Beamten die Saalübersicht beeinträchtigt wird. Als weitere Verbesserung des Geräts wurde unterhalb der rechten Seite jedes Briefträgertisches

Abb. 9b.

Briefträgertisch (neu, Modell Fürth, Bayern). phot. Jäger

ein Drahtkorb (verschiebbar) zur Aufnahme der Langbriefe, großen Drucksachen, Päckchen usw. angebracht, unterhalb der linken Seite jedes Arbeitsplatzes befindet sich eine verschiebbare Vorrichtung zum Aufhängen der bei gewissen Dienstgängen nicht benötigten großen Briefträgertaschen. Die Drahtkörbe für die Langbriefe usw. weisen unter sich wie auch gegenüber den Drahtkörben, die in die Vorverteilgestelle für Langbriefe im Vorsortierraum eingehängt sind, die gleichen Ausmaße auf. Es

Abb. 9c.

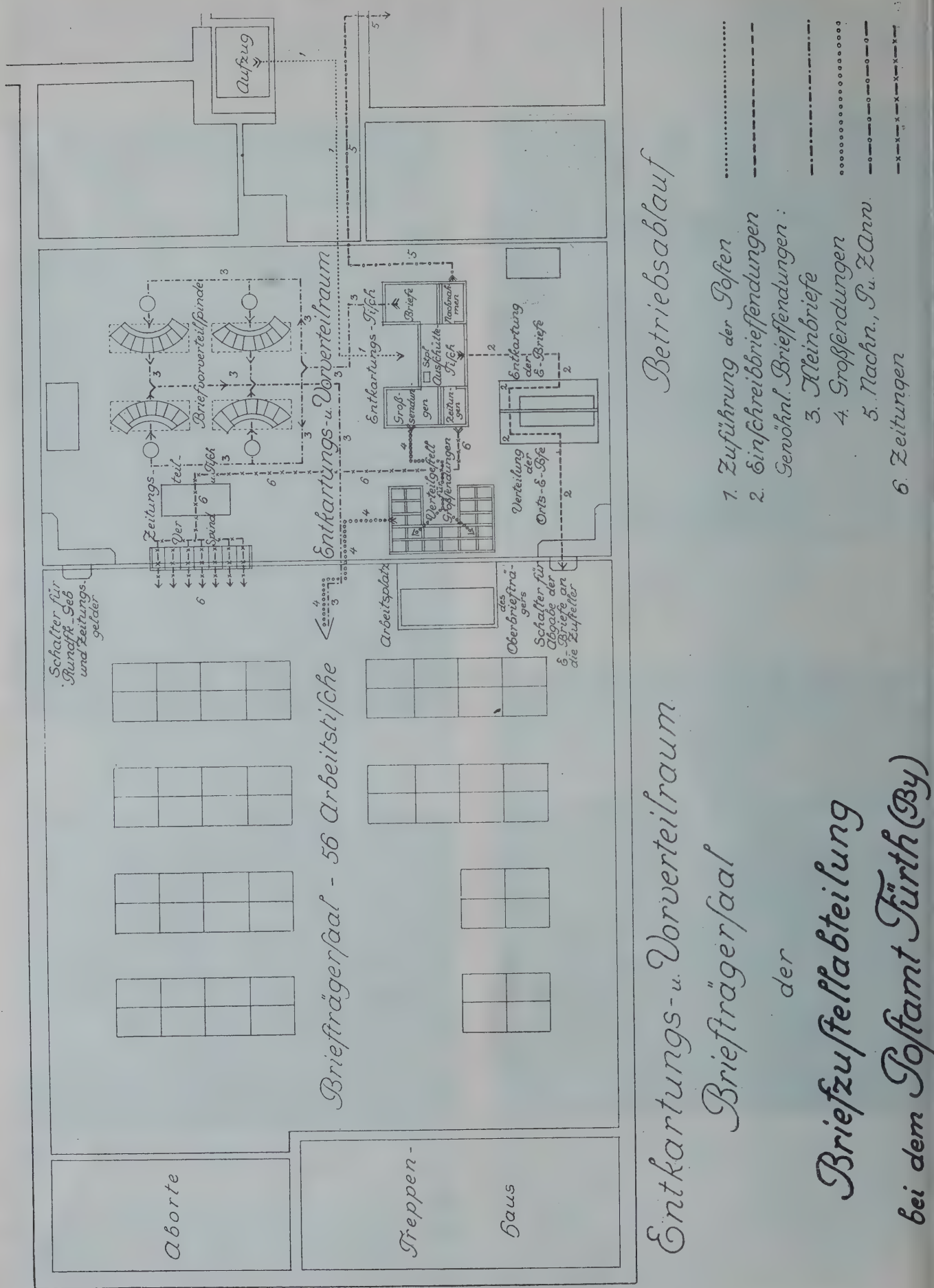
Teilansicht vom Briefträgersaal. phot. Jäger

Abb. 10.

Einzahlschalter der Zusteller für Zeitungsgelder und Rundfunkgebühren (Innenansicht). phot. Jäger

können daher, um an die Beschreibung unter Ziffer 4 wieder anzuknüpfen, die mit diesem Vorverteilgestell in den Briefträgersaal gefahrenen gefüllten Drahtkörbe ohne weiteres mit den leeren Drahtkörben der Briefträgertische ausgetauscht werden. Diese Einrichtung zwingt den

Abb. 11.


Aufzug
Briefvorverteilspinde
Entkartungs- u. Vorverteilraum
Entkartungs-Tisch
Briefe
Nachnahmen
Groß-sendungen
Zeitungen
Entkartung der E-Briefe
Verteilung der Orts-E-Bfe
Verteilgestell für Großsendungen
Zeitungs-teil-Spind u. Tisch
Schalter für Rundfk.-Geb. und Zeitungsgelder
Arbeitsplatz
des Oberbriefträgers
Schalter für Abgabe der E-Briefe an die Zusteller
Briefträgersaal - 56 Arbeitstische
Aborte
Treppen-haus
Betriebsablauf
1. Zuführung der Posten
2. Einschreibbriefsendungen
Gewöhnl. Briefsendungen:
3. Kleinbriefe
4. Großsendungen
5. Nachn., P. u. Z. Anw.
6. Zeitungen
Entkartungs- u. Vorverteilraum
Briefträgersaal
der
Briefzustellabteilung
bei dem Postamt Fürth (By)

Zusteller zur Ordnung in der Lagerung seiner Sendungen, vermeidet es namentlich, daß bei größerem Anfall solche Sendungen auf dem Boden umherliegen, behindert den Beamten in keiner Weise beim Arbeiten, ermöglicht es ihm überdies, mit dem Einreihen der Langbriefe bis zur Aufarbeitung seiner übrigen Post zuzuwarten. Die bauliche Anlage des Briefträgersaales geschah so, daß die Aufstellung der Briefträgertische (Abb. 9c) unter voller Ausnützung des Tageslichts vorgenommen werden konnte.

8. Der Einzahlungsschalter für Zeitungsgelder und Rundfunkgebühren.

Er ermöglicht die Abwicklung der genannten Geschäfte durch die Zusteller mit dem Einhebebeamten, ohne daß der Briefträgersaal verlassen werden muß (Abb. 10). Der Zusteller kann bei der Übersichtlichkeit des Schalters den für ihn geeigneten Augenblick zur Abwicklung des Einzahlungsgeschäfts abwarten, ohne daß eine größere Unterbrechung seiner Vorbereitungstätigkeit für den Zustelldienst eintritt.

Zusammenfassend sei nochmals hervorgehoben, daß, wie die beigefügte Skizze (Abb. 11) es veranschaulichen soll, die Arbeitsgeräte wie auch die Arbeitsplätze genau in der Reihenfolge des Betriebsablaufs unter tunlichster Vermeidung jeder überflüssigen Zwischenarbeit und jedes Leerlaufs angeordnet sind. Dadurch wird für jeden der beiden wichtigen Arbeitsräume ein durch keinerlei gegenseitige Störungen (Geräusch, Staubentwicklung, Betreten der Räume durch andere Beamte) behinderter Betriebsvollzug in großer Ruhe gewährleistet, die Beamten werden in allen Verrichtungen zur größten Ordnung angehalten, da die einschlägigen Geräte auch für das bei ihrem Betriebsanteil benötigte Hilfsmaterial (Körbe, Säcke, Taschen, Dienstbehelfe, Karten usw.) Gelegenheit zur bequemen Aufbewahrung (Schubladen, eingefügte Auflagebretter usw.) bieten und so das unnötige Umherliegen dieser Gegenstände verhindern. Mit der Ordnung und der Bequemlichkeit in den Arbeitsräumen reift aber auch die Freude an der Arbeit heran und damit eine der schönsten Früchte angewandter Betriebswissenschaft.

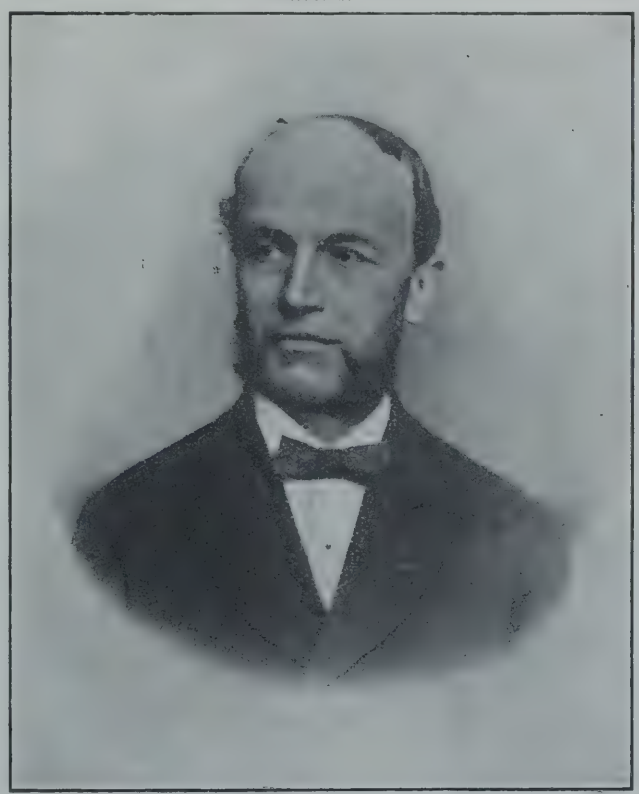
Die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Vergangenheit und Gegenwart.

Von Oberpostrat Philipp, Hamburg.

Die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, heute allgemein nur noch »Hamburg-Süd« genannt, betreibt als einzige deutsche Großreederei seit ihrer Gründung im Jahre 1871 ausschließlich den Personen- und Güterverkehr zwischen Europa und Südamerika. In dieser Beschränkung auf eine klar umrissene, feste Aufgabe lag seit jeher ihre Stärke, denn es konnte der gesamte Betrieb — äußere Organisation, eigentlicher Reedereibetrieb und Ausbau der Flotte — ganz auf die besonderen Verhältnisse der Südamerikafahrt eingestellt werden. In wie großzügiger Weise die Gesellschaft diese Aufgabe gelöst hat, zeigt ihre Entwicklungsgeschichte.

Als die südamerikanischen Staaten nach ihrer Unabhängigkeitserklärung ihre Häfen dem Handel der Völker öffneten, knüpften auch Hamburger Kaufleute Handelsbeziehungen zu ihnen an und errichteten dort ihre ersten Handelsniederlassungen. Anfangs vermittelten Segelschiffe Hamburger Firmen den Warenaustausch. Der stetig zunehmende Handel mit diesen Staaten ließ den Wunsch nach einer regelmäßigen deutschen Dampfschiffsverbindung immer reger werden; er fand seine Erfüllung nach der Gründung des deutschen Reiches.

Abb. 1.



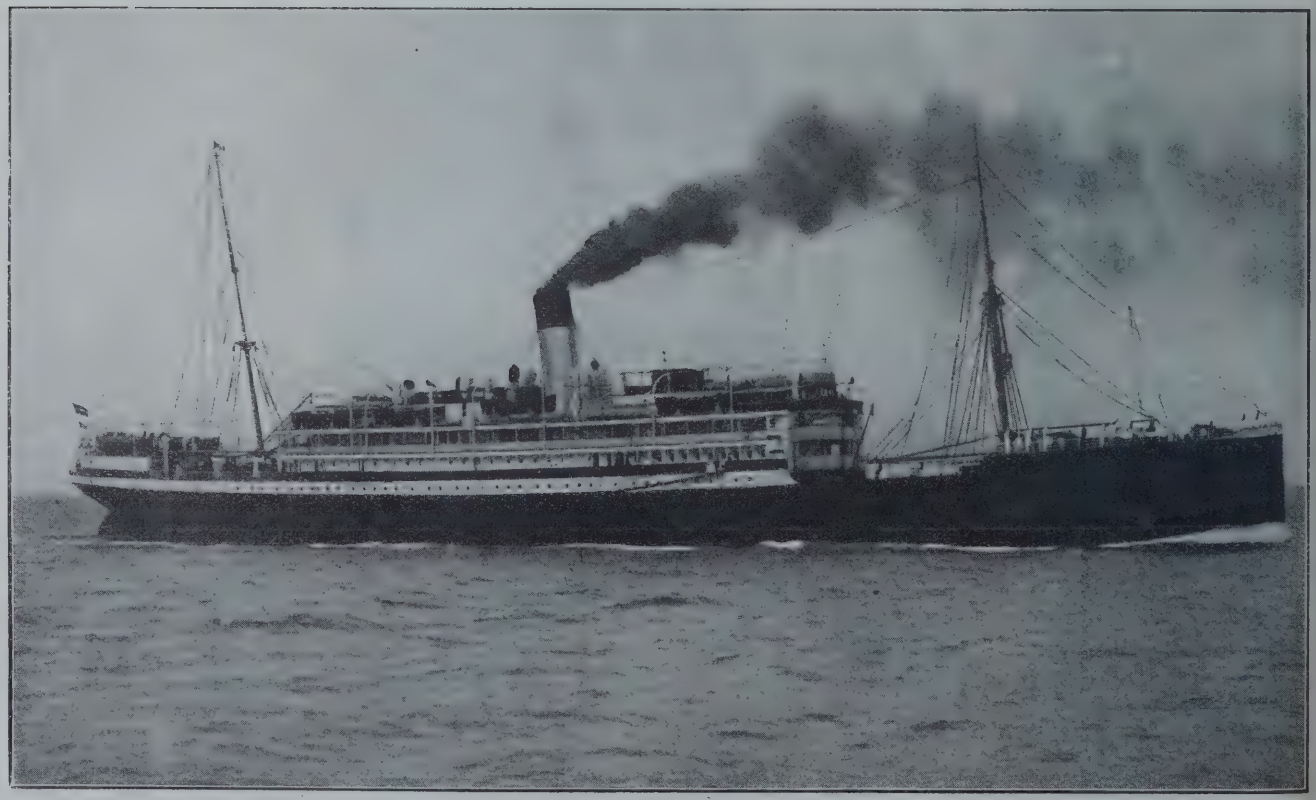
Heinrich Amsinck (1883 †), Mitgründer der Gesellschaft, übernahm 29. 11. 1871 als erster Geschäftsleiter die Führung der jungen Reederei.

Am 4. November 1871 gründeten elf der angesehensten Hamburger Kaufleute die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, deren Leitung Heinrich Amsinck (Abb. 1) übernahm. Mit einem Aktienkapital von $3^3/_4$ Millionen Mark wurden von der Hamburg Brasilian Steamship Company die drei englischen Dampfer »Brazilian« (980 Bruttoregistertons), »Santos« (758 Bruttoregistertons) und »Rio« (1 000 Bruttoregistertons) angekauft und mit diesen und einigen gecharterten Schiffen die regelmäßigen, zunächst einmal monatlichen Fahrten von Hamburg über Lissabon nach Bahia, Rio de Janeiro und Santos aufgenommen (Abb. 2). Im folgenden Jahre wurde ein weiterer Dampfer »Bahia« (1 313 Br.-Reg.-T.) hinzugekauft. Gleichzeitig wurden vier neue Dampfer »Buenos Aires« (2 300 Br.-Reg.-T.), »Argentina«, »Montevideo« und »Valparaiso« von je 2 000 Bruttoregistertons in Auftrag gegeben, die im Laufe des Jahres 1873 in Dienst gestellt wurden. Da

Abb. 2.

Die ersten 3 Schiffe der Gesellschaft „Brazilian", „Santos", „Rio" aus dem Jahre 1871.

Abb. 3.



Dampfer „Cap Blanco" und „Cap Ortegal" 1904. Die ersten Luxusdampfer in der La Plata-Fahrt.

Abb. 4.

Segelschoner „Lisa".
(Mit „Hoherweg" und „Hedwig" die ersten nach dem Kriege von der Hamburg-Süd nach Brasilien gesandten Schiffe.)

mals waren die Mittelbrasil-Häfen mit ihrer Ausfuhr von Tabak, Kakao, Rohrzucker und Kaffee für den Hamburger Handel von besonderer Wichtigkeit, während der Handel mit den übrigen Teilen der Ostküste von Südamerika, auch mit den La-Plata-Häfen, noch nicht so bedeutend war. Aber auch nach diesen Häfen wurden die Verbindungen bald ausgebaut, als im Jahre 1878 monatlich drei Dampfer regelmäßig, und zwar zwei nach Brasil-Häfen, einer nach den La-Plata-Häfen fuhren. 1881 wurde die Zahl der Fahrten nach dem La Plata verdoppelt, und 1888 wurden wöchentliche Fahrten nach Brasilien, abwechselnd über Pernambuco und Bahia, nach Rio de Janeiro und Santos eingerichtet. Die Versuche, auch die Nordbrasil- und Südbrasil-Häfen regelmäßig anzulaufen, hatten zunächst wegen Mangels an genügender Ladung und teilweise wegen ungünstiger Hafenverhältnisse nicht den erhofften Erfolg. Erst nach Besserung der Verhältnisse auf der Barre von Rio Grande do Sul wurden 1892 regelmäßige Fahrten nach Südbrasilien über Paranagua und Desterro aufgenommen. Dasselbe Jahr brachte auch für die Mittelbrasil-Fahrt einschneidende Änderungen. Die in Hamburg wütende Cholera veranlaßte die Hamburg-Süd, ihre von Brasilien mit Kaffeeladungen heimkehrenden Schiffe nach Rotterdam zu leiten. Seitdem gewann dieser Hafen als Handelsplatz für Kaffee große Bedeutung und wurde regelmäßig von den Dampfern auf der Heimreise von Brasilien angelaufen. Anfang der neunziger Jahre begann eine wichtige Epoche in der Geschichte der Hamburg-Süd, als die Nachfrage der europäischen Länder, namentlich auch Deutschlands, nach den landwirtschaftlichen Erzeugnissen Südamerikas, nach argentinischem Getreide, nach Häuten, Wolle, Talg, Fleischextrakt usw. ganz bedeutend stieg. Der La-Plata-Verkehr wurde von höchster Wichtigkeit. In richtiger Erkenntnis dessen wurde die Flotte erheblich vergrößert, eine Anzahl kleinerer älterer Schiffe wurde verkauft, und dafür wurden in den Jahren 1894 bis 1897 nicht weniger als 16 neue Dampfer von je 3 000 bis 4 000 Bruttoregistertons in Dienst gestellt. Mit dem wirtschaftlichen Aufschwung Argentiniens begann Anfang der neunziger Jahre ein Strom von Auswanderern sich nach diesem Lande zu ergießen. Zehntausende von spanischen Arbeitern zogen jährlich nach Argentinien und kehrten zum großen Teil nach der Ernte wieder nach Spanien zurück. Von Portugal wanderten große Massen von Arbeitern nach Brasilien, wo sie auf den Kaffeeplantagen des Staates Sao Paulo Beschäftigung fanden. An der Beförderung dieser Auswanderer, zu denen auch von Hamburg polnische und russische landwirtschaftliche Arbeiter sowie aus Deutschland viele Kolonisten hinzukamen, die sich in den Südstaaten Brasiliens ansiedelten, nahm die Hamburg-Süd in hervorragendem Maße teil. Mit dem wachsenden Reichtum der südamerikanischen Staaten und der Ausgestaltung ihrer Wirtschaftsbeziehungen zu Europa setzte ein immer stärker werdender Reiseverkehr ein; die Ansprüche der Reisenden an Schnelligkeit und Bequemlichkeit der Schiffe steigerten sich, und die Hamburg-Süd entsprach diesen klugerweise durch Einstellung schnellerer, größerer und bequem eingerichteter Dampfer, der »Cap«-Dampfer. Die drei Cap-Dampfer »Cap Frio«, »Cap Roca«, »Cap Verde« von je 5 800 Bruttoregistertons und 12 Seemeilen Geschwindigkeit, die 80 Kajüts-Passagiere und 500 in der III. Klasse befördern konnten, wurden von den Reisenden sehr gern benutzt, so daß die Gesellschaft, durch diese Erfolge veranlaßt, den Schnelldampferdienst immer weiter ausbaute. Weitere Neubauten in den folgenden Jahren waren »Cap Blanco« und »Cap Ortegal« von je 7 500 Bruttoregistertons, »Cap Vilana«, »Cap Arcona« und »Cap Vilano« (1906/1907) von je 9 500 Bruttoregistertons, 1911 »Cap Finisterre« von 14 500 Bruttoregistertons und 1914 »Cap Trafalgar« von 18 700 Bruttoregistertons (Abb. 3). Mit diesen Schnelldampfern errang die Hamburg-Süd in der Passagierfahrt nach Südamerika die führende Stellung.

Neben diesem Schnelldampferdienst wurden auch die anderen Linien ausgebaut, so der Brasil-Verkehr, wichtig für die Kaffeeausfuhr, ferner die Fahrten nach den Mittelbrasil- und Südbrasil-Häfen. Nach dem Amazonas und den Nordbrasil-Häfen wurde 1901 ebenfalls eine Linie eingerichtet. Längs der Brasilküste wurde unter brasilianischer Flagge des »Cruzero do Sul« Passage- und Frachtfahrt betrieben, die später der »Lloyd Brasilicio« übernahm. Auch an der wirtschaftlichen Erschließung Patagoniens nahm die Hamburg-Süd teil durch die von Buenos-Aires ausgehenden Küstenfahrten der »Linea Nacional del Sud«, die später von der Compania General de Navegacion »Argentina« fortgesetzt wurden.

In diesen verschiedenen Dampferlinien verfügte die Hamburg-Süd im Jahre 1914 über eine stattliche Flotte von 57 Dampfern mit rund 350 000 Bruttoregistertons. Alle diese herrlichen Erfolge wurden mit einem Schlage vernichtet, als durch den für Deutschland unglücklichen Ausgang des Weltkrieges die Gesellschaft ihre sämtlichen Schiffe verlor. Aus einem Nichts wurde mit ungebeugtem Hanseatengeist der Wiederaufbau begonnen. Mit drei kleinen Segelschonern »Lisa«, »Hoherweg« und »Hedwig« (Abb. 4) wurde die Schiffahrt wieder begonnen, mit gecharterten skandinavischen und holländischen Dampfern 1920/1921 die Verbindung mit Brasilien und Argentinien wiederaufgenommen.

Der erste eigene Dampfer »Argentina« wurde bei seiner ersten Fahrt in Buenos Aires mit großer Begeisterung begrüßt, es zeigte sich, daß die Schiffe der Hamburg-Süd nach wie vor auf freundliche Aufnahme und Zuspruch der Reisenden rechnen durften.

Das Ziel der Gesellschaft war daher beim Wiederaufbau vor allem auf einen den höchsten Ansprüchen der Reisenden genügenden Schnelldampferdienst gerichtet. Am 16. Februar 1922 trat »Cap Polonio« als Deutschlands größter Schnelldampfer (21 000 Bruttoregistertons mit 18 Seemeilen Geschwindigkeit) und als schönstes und größtes Schiff des Südamerikaverkehrs seine erste Reise nach Brasilien und Argentinien an (Abb. 5). Zusammen mit den anderen beiden neuen Schnelldampfern »Antonio Delfino« und »Cap Norte« errang die Gesellschaft ihre alte Stellung in der Südamerika-Passagier-Fahrt wieder. Neben diesem Schnelldampferdienst wurde ein Zwischendienst mit den für Reisende der III. Klasse den neuesten Anforderungen der Unterbringung an Bord und Verpflegung entsprechenden Dampfern »Espana«, »La Coruna«, »Vigo«, »Villagarcia« eingerichtet, in den Südbrasildienst wurden die Dampfer »Madeira«, »Tucuman«, »Bilbao« und »Argentina« eingestellt und mit den Dampfern »Rio de Janeiro«, »Santa Theresa«, »Tenerife«, »Entrerios« und »Santa Fe« eine 14tägige Frachtbeförderung nach den Mittelbrasil-Häfen aufgenommen. Ein kaum zu übertreffender Höhepunkt ist erreicht in den beiden neuen Dritte-Klasse-Passagier-Motorschiffen »Monte Sarmiento« und »Monte Olivia« (Abb. 6). Mit allen Bequemlichkeiten ausgestattete Kammern, reichliche elek

Abb. 5.

Schnelldampfer „Cap Polonio" der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Santos.

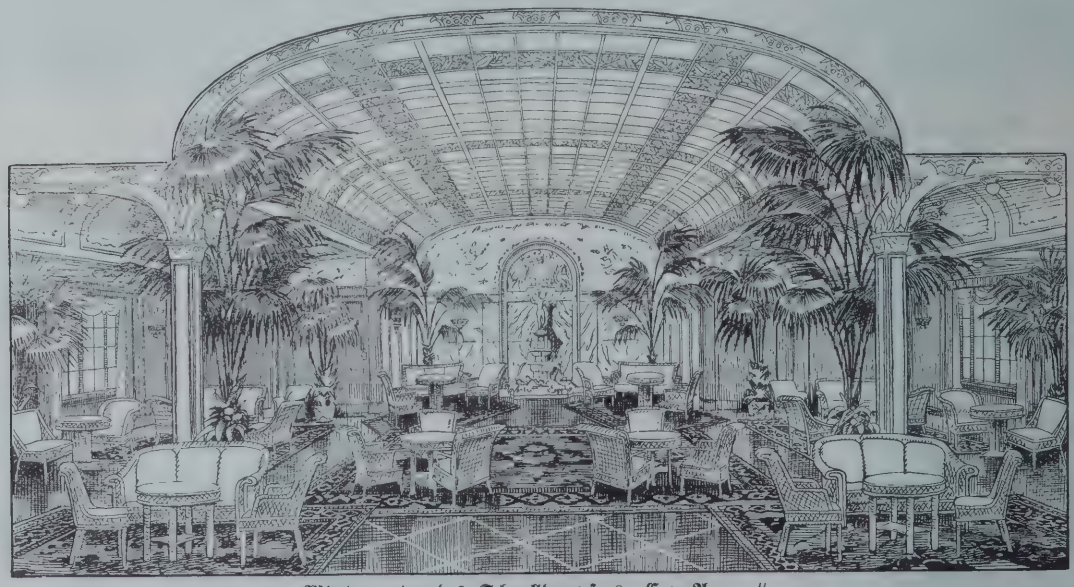
Abb. 6.

Doppelschrauben-Motorschiff „Monte Sarmiento". (Schwesterschiff vom Motorschiff „Monte Olivia.")

Abb. 7.

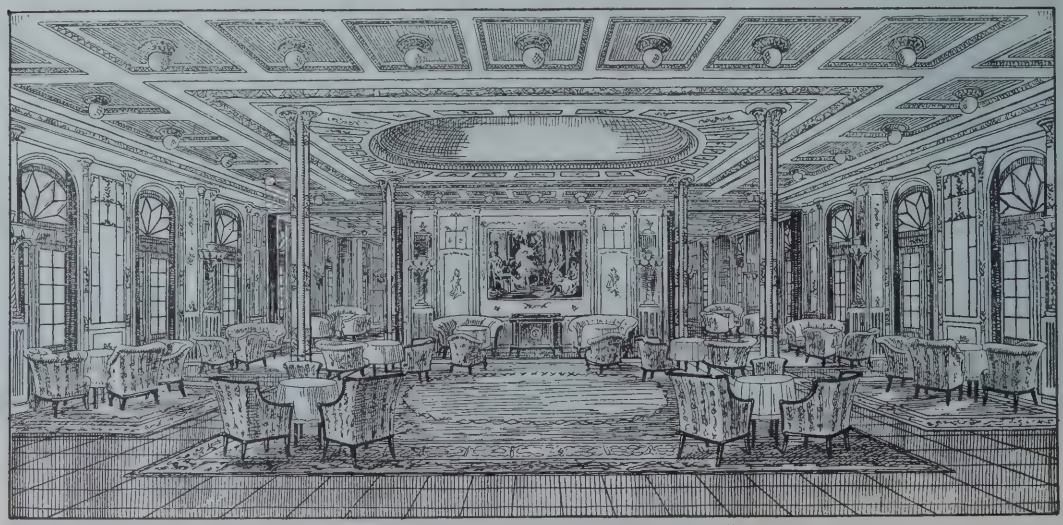
Der neue Schnelldampfer „Cap Arcona". Am 14. Mai 1927 vom Stapel gelaufen.

Abb. 8.



Wintergarten des Schnelldampfers „Cap Arcona".

Abb 9.



Festsaal des Schnelldampfers „Cap Arcona".

trische Beleuchtung, Lüftung und Heizung, helle, über die ganze Schiffsbreite hinwegreichende Speisesäle für 900 Personen kennzeichnen diese modernen Schiffe.

Als neuer Zweig der Hamburg-Süd sei noch die Veranstaltung von Sonderfahrten erwähnt. Weit berühmt sind die Touristenfahrten, die mit »Cap Polonio« mehrfach in die großartige Gletscherwelt des südlichen Feuerlandes bis Cap Horn veranstaltet und später auch nach anderen Ländern hin ausgebaut wurden. Die Einstellung der neuen Passagier-Motorschiffe hat Gesellschaftsreisen nach Norwegen und anderen sehenswerten Gegenden zu niedrigen Preisen ermöglicht.

Am 14. Mai dieses Jahres lief der neue Schnelldampfer »Cap Arcona« (Abb. 7 bis 9), ein Schwesterschiff des D. »Cap Polonio« auf der Werft von Blohm & Voß vom Stapel, um einige Monate später als erfreulicher Zuwachs der stolzen Handelsflotte in Dienst gestellt zu werden. Mit 27 000 Bruttoregistertons wird der neue Zweischrauben-Turbinenschnelldampfer das bisher größte Schiff der Hamburg-Süd werden. Entsprechend den hohen Turbinenleistungen wird das Schiff von Hamburg nach Rio de Janeiro, der brasilianischen Hauptstadt, nur 12 Tage und nach Buenos Aires nur 15 Tage fahren und dadurch die Reise gegenüber der bisherigen Fahrtdauer bedeutend abkürzen. Als überwiegender Passagier- und Postdampfer wird »Cap Arcona« Einrichtungen für 570 Reisende in der I. Klasse, für 274 in der II. und 700 in der III. Klasse erhalten. Mit seinen prächtigen Kabineneinrichtungen, dem Festsaal, den großen Speisesälen, der Halle, dem Schwimmbad, den schönen Promenadendecks, dem Sportdeck und Turnsaal wird Dampfer »Cap Arcona« ein hochmodernes Luxusschiff und ist berufen, den Ruhm deutscher Schiffbautechnik und der Hamburg-Süd in ferne Welten zu tragen.

Nachrufe.

Wirklicher Geheimer Rat Köhler †.

Am 13. Mai ist der Ministerialdirektor i. R., Wirklicher Geheimer Rat Bruno Köhler im 71. Lebensjahre verschieden.

Der Verstorbene trat nach dem Besuch des Lyzeums in Eisenberg (Sachs.-Alt.) und des Gymnasiums in Altenburg 1876 in den Postdienst ein und bestand 1884 die höhere Verwaltungsprüfung. Als Postrat wirkte er in Straßburg (Elsaß), 1898 wurde er als Referent in das Reichs-Postamt berufen. Hier wurde er 1899 ständiger Hilfsarbeiter, 1902 Geheimer Postrat und Vortragender Rat, 1906 Geheimer Oberpostrat, 1908 Direktor im Reichs-Postamt; als solcher leitete er die Abteilung für das Telegraphen-, Fernsprech- und Funkwesen. 1918 wurde ihm der Charakter als Wirklicher Geheimer Rat mit dem Prädikat Exzellenz verliehen. Auf seinen Wunsch trat er am 1. Oktober 1920 in den Ruhestand.

Mit Ministerialdirektor Köhler ist ein Mann dahingeschieden, dem die Pflicht das oberste Gesetz war. Hohe Begabung, gepaart mit zähem Arbeitswillen und unermüdlichem Fleiß, führten ihn zu den schönsten Erfolgen in seiner dienstlichen Laufbahn. Vom Beginn seiner Tätigkeit bei der Zentralbehörde an widmete er sich mit größtem Geschick der Pflege und Förderung der internationalen Beziehungen auf Kongressen und im Verwaltungsverkehr. Ihm sind die glänzende Entwicklung des deutschen Seekabelnetzes in der Vorkriegszeit und das rasche Aufblühen der deutschen Telegraphengesellschaften und der deutschen Seekabelindustrie zu danken. Die letzten Jahre vor dem Kriege, in denen sich das deutsche Verkehrsleben in schnell aufsteigender Linie bewegte, fanden ihn auf der Höhe seines Schaffens. Er veranlaßte die Einführung leistungsfähiger Apparate im Telegraphenbetrieb und begann den Umbau der Ortsfernsprechnetze für den Selbstanschlußbetrieb. Nachdem in den Wintermonaten 1909 und 1910 die oberirdischen Fernlinien infolge von Schneestürmen auf weite Strecken zusammengebrochen waren, faßte er den Plan zur Herstellung eines ausgedehnten Fernkabelnetzes, mit dessen Ausführung 1912 begonnen wurde. Wenn es nach Ausbruch des Krieges sogleich gelang, den großen Telegraphen- und Fernsprechbetrieb vollkommen auf die Bedürfnisse des Krieges umzustellen und die kämpfenden Heere nicht nur bei Abwicklung ihres Nachrichtenverkehrs, sondern auch durch Beschaffung ihres großen Bedarfs an Bauzeug und Apparaten während des ganzen Krieges wirksam zu unterstützen, war dies nicht zum geringen Teile ein Verdienst des Leiters der Telegraphenabteilung im Reichs-Postamt. Vielseitige Anforderungen stellte an ihn die Demobilmachung, in der die Telegraphenverwaltung umfangreiche Notstandsarbeiten übernehmen mußte. Eine große Genugtuung war es für den Verstorbenen, daß er an dem Wiederaufbau des durch den Krieg erschütterten Verkehrswesens noch tätigen Anteil nehmen konnte. U. a. wurde der Ausbau des Fernkabelnetzes mit verstärkten Kräften wieder aufgenommen, und in der Ostsee wurden zwei wichtige Seekabel nach Schweden und nach Ostpreußen ausgelegt.

Mit seinem unermüdlichen Arbeitseifer verband der Verstorbene ein freundliches, stets hilfbereites Wesen, das ihm die Herzen aller, die mit ihm zu tun hatten, entgegentrug. Ein ehrendes Andenken ist ihm sicher.

Ministerialdirektor i. R. Ronge †.

Im 70. Lebensjahre erlag in der Nacht vom 6. zum 7. Mai 1927 der Ministerialdirektor i. R. Ronge einem Herzschlage. Mit ihm ist ein Mann dahingegangen, dessen tätiges Leben in mehr als 46jähriger Dienstzeit lange Jahre an weithin sichtbare Stellen der Deutschen Reichspost geknüpft war. Im Bezirk Arnsberg 1877 in den höheren Postdienst eingetreten und schon als junger Beamter durch mehrjährige Beschäftigung im Reichspostamt ausgezeichnet, fand er nach Ablegung der höheren Verwaltungsprüfung in den Bezirken Hamburg, Danzig, Potsdam und dann wieder im Reichspostamt Verwendung. Aus besonderem Vertrauen beauftragte ihn Staatssekretär von Stephan, dessen Büro er mehrere Jahre angehörte, mit einer längeren Studienreise nach China, Japan und den Vereinigten Staaten von Nordamerika, von der er mit wertvollen Ergebnissen zurückkehrte. Als Postrat war er in Frankfurt (Main), im Reichspostamt und in Hamburg tätig, bis ihm 1905 die Leitung der Oberpostdirektion in Straßburg (Elsaß) übertragen wurde. 1910 in gleicher Eigenschaft nach Erfurt versetzt und 1911 zum Geheimen Oberpostrat ernannt, schuf er bahnbrechend die Grundlagen für den Aufbau des Postkraftfahrwesens

im Reichspostgebiet. Sein ungewöhnliches Organisationstalent aber kam zur vollen Auswirkung, als er im Kriege den Auftrag erhielt, in Belgien eine deutsche Post- und Telegraphenverwaltung ins Leben zu rufen und zu leiten. Mit welchem hervorragenden und allgemein anerkannten Erfolge er diese Aufgabe löste, ist noch in aller Gedächtnis. Das Frühjahr 1919 brachte ihm die Berufung zum Ministerialdirektor der Abteilung I des Reichspostministeriums. Hier fand sein reiches Wissen und Können Betätigung in den mannigfachen schwierigen Aufgaben der Nachkriegszeit, in der Teilnahme am Weltpostkongreß in Madrid, in der Mitwirkung bei den Neuregelungen der Gebühren und des Betriebes und in kraftvoller Förderung des Ausbaus des Postkraftfahrwesens, bis er am 1. Oktober 1923 in den Ruhestand trat.

Hervorragende geistige Begabung, leichte Auffassung, unbeirrbarer Blick für das Wesentliche, kluges Wollen und frisches, tatkräftiges Zugreifen ohne Zaudern ließen ihn seiner Verwaltung die wertvollsten Dienste leisten. Er hatte Gedanken und wußte sie klar zu entwickeln und mit sicherer Hand großzügig in die Tat umzusetzen. Wohlwollend als Vorgesetzter, verläßlich, treu und versöhnlich als Kamerad, ein kundiger Naturfreund, weidgerechter Jäger und fesselnder Erzähler, wird er allen, die ihn kannten, ein unvergeßlicher Mann sein.

Schriftwerke.

Der deutsche Funkverkehr. Ein Beitrag zur Verkehrswirtschaft der drahtlosen Nachrichtenmittel. Von Dr.-Ing. Georg Reininger. Sammlung »Lebende Bücher«, herausgegeben von Adalbert Deckert. Gruppe der Telegraphen- und Fernsprech-Technik. 292 Seiten Text mit 11 Diagrammen. Preis geb. 8 *RM*. A. Ziemsen Verlag, Wittenberg (Bz. Halle).

Bei der heutigen Überfülle an Veröffentlichungen über drahtlose Telegraphie und Telephonie ist man versucht, Neuerscheinungen mit Vorsicht und Zweifeln hinsichtlich ihrer Notwendigkeit zu begegnen. So reich indessen der Büchermarkt mit technischen und physikalischen Werken darüber versehen ist, so wenig ergiebig ist die volkswirtschaftliche Seite des Funkwesens berücksichtigt. Das vorliegende Buch, worin von den Leitgedanken der Technik und Ökonomik aus die verkehrstechnischen und verkehrswirtschaftlichen Grundlagen des Funkbetriebes in ausführlicher und erschöpfender Weise zusammenfassend bearbeitet sind, ist daher wohl geeignet, eine vorhandene Lücke auszufüllen.

Nach einem Überblick über die Entwicklung und den neuesten praktisch verwerteten Stand der drahtlosen Telegraphie und Telephonie werden im I. Teil für das deutsche Funkwesen die öffentlich-rechtlichen Bindungen (die internationalen Vereinbarungen, die gesetzlichen und Verwaltungsbestimmungen und die Bedeutung der Patente) sowie seine Gliederung, Verfassung und Verwaltung (Übersee-, Überland- und Schiffsverkehr, Zugfunk, Rundspruchdienst, Rundfunk und Sonderdienste, wie Wetterberichte, Nachrichten für Seefahrer und Luftfahrer, Eismeldungen, Zeitzeichen), die bestehenden privaten deutschen und internationalen Organisationen, die Anwendungsgebiete für Telegraphie und Telephonie mit sehr interessanten Angaben über die Ausrüstung der Senderstationen, ihre Reichweiten, Verbindungen und Verkehrszahlen, schließlich der Funkverkehr in den großen außerdeutschen Ländern (in den Vereinigten Staaten von Amerika — nicht Nordamerika, wie es immer lautet —, Großbritannien, Frankreich, Rußland) behandelt.

Der II. Teil befaßt sich mit der Wirtschaftlichkeit des deutschen Funkverkehrs. Es werden die an ein Nachrichtenverkehrsmittel zu stellenden allgemeinen Anforderungen und die Bedingungen ihrer Erfüllungen im Funk- und Drahtverkehr (Betriebssicherheit, Fehlerfreiheit und Güte im Fernsprechen, Geheimhaltung, Reichweite), die durch die Wellenbereiche gezogenen Grenzen für die Verwendbarkeit des Funkbetriebes und die Wettbewerbsgebiete zwischen ihm und dem Drahtverkehr erörtert. Dieser Gegenüberstellung zwischen Funk- und Drahtverkehr bezüglich ihrer verkehrstechnischen Eignung folgt in fünf Kapiteln eine sehr eingehende kritische Untersuchung der Betriebswirtschaft des Funkverkehrs. Es werden Richtlinien für Wirtschaftlichkeitsberechnungen seiner Anlagen gegeben, wozu eine geordnete statistische Erfassung der Verkehrszahlen und ein übersichtliches, bilanzmäßiges Verrechnungswesen die Unterlage zu liefern haben, die Ausgaben im einzelnen nach Anlage- und Betriebskosten, nach festen und veränderlichen Bestandteilen unter Anführung eines ideellen Beispiels für einen einzeln stehenden Funksender von 10 kW Telegraphierleistung und unter Aufstellung einer Ausgabencharakteristik als Funktion der Senderleistung und der Länge der Betriebszeiten, die Gebühren, danach die wirtschaftlichen Ergebnisse der verschiedenen Funkbetriebsformen und die Möglichkeiten einer Steigerung der Rentabilität besprochen. Freilich wird auch betont, daß eine allgemein gültige Lösung der Frage nach der Rentabilität des Funkbetriebes nicht gegeben werden kann, weil die speziellen Voraussetzungen jeder Rechnung verallgemeinernden Schlüssen entgegenstehen.

Nachdem noch die Zukunftsfrage der wirtschaftlichen Bedeutung einer Verwendung kurzer Wellen gestreift worden ist, liefert das Schlußkapitel in einer Zusammenfassung des Gesamtinhalts einen wirtschaftlichen Vergleich zwischen Funk- und Drahtbetrieb und legt die Bedingungen für einen erfolgreichen Wettbewerb beider dar.

Das breit angelegte, aber trotzdem fließend geschriebene Buch vermittelt in seinem folgerichtigen Aufbau und der Fülle wissenswerter Tatsachen ein übersichtliches Gesamtbild der wirtschaftlichen Seite des Funkwesens, das dem Verkehrswissenschaftler und Techniker ebenso willkommen sein wird wie dem ernsthaften Funkfreund. Schöner Druck, geschmackvolle Ausstattung und der wohlfeile Preis werden neben seinem Inhalt seine Verbreitung fördern.

Das elektrische Fernsehen und das Telehor von Dénes von Mihály. 196 Seiten. Mit 112 Textfiguren. Zweite durch einen Nachtrag erweiterte Ausgabe. Preis brosch. 10 *RM*, geb. 12 *RM*. 1926. Verlag von M. Krayn, Berlin W 10, Genthiner Str. 39.

Der alte Traum des Fernsehens bewegt viele Erfinder, ausgedehnte Fach- und Laienkreise. Wenn ein wirklicher Erfinder dazu das Wort ergreift, verlohnt es sich schon, aufzuhorchen und zu sehen, was er zu sagen weiß, zumal wenn es, wie hier, ersichtlich zu dem Zwecke geschieht, zur Mitarbeit anzuregen und Klarheit über diejenigen Wege zu schaffen, die Erfolge verheißen, und über die, welche aussichtslos sein werden.

Der Inhalt des vorliegenden Werkes ist kurz folgender. An Hand des klargelegten Begriffs des elektrischen Fern-

sehens werden die zu erfüllenden allgemeinen Erfordernisse im Unterschiede von der Phototelegraphie (Bildzerlegung und Übermittlung der Bildelemente in eng bemessener Zeit, das lichtempfindliche elektrische Organ der Selenzelle mit ihren Besonderheiten, die Reproduktion und Synchronisierung) umrissen. Dann werden die früheren Leistungen, die vielen Versuche zahlreicher Erfinder und die bis in die siebziger Jahre des vorigen Jahrhunderts zurückreichenden Vorschläge für Fernsehen aufgezählt und hinsichtlich der daraus abzuleitenden Erfahrungen bewertet. Im dritten Kapitel bringt Verfasser eine eingehende Darlegung seiner eigenen Gedanken und Arbeiten zur Lösung des Problems. Er deckt seine mißlungenen Experimente, das Suchen nach neuen Wegen und die Ergebnisse der einzelnen Schritte ohne Rückhalt und im Gegensatz zu andern Erfindern, die mit patentfähigen Ideen zurückzuhalten pflegen, auf und läßt sein Telehor durch Beschreibung der verschiedenen Ausführungsformen, die er ihm gegeben hat, Stufe für Stufe vor dem Leser entstehen, der damit einen Einblick in die geistige Werkstatt, in die Tätigkeit des Erfinders bekommt. Es sind namentlich die Umbildung und Vervollkommnung der Selenzelle, ihre Wirkungsweise und ihr Verhalten in bezug auf Trägheit und Ermüdung, die Übereinstimmung ihrer Ausmaße mit der Größe des Bildelements, die Verbesserung des Oszillographen und der auf dem La Courschen Rade beruhenden Synchronisierung, bei denen Verfasser eigene Wege gegangen ist und die den Apparat auf einen Erfolg versprechenden, aber anscheinend aus Mangel an Mitteln noch nicht verwirklichten Grad der Entwicklung brachten.

In einem Nachtrage beschäftigt sich Verfasser mit der Möglichkeit, die Zahl der Bildeindrücke herabzusetzen, mit der Bedeutung der Kurzwellensender für die Bildübertragung, mit den Methoden und Ergebnissen der Untersuchung und Vergleichung der Selen-, Photo- und anderen Zellen, mit den Erfindungen und Konstruktionen zum Bildtelegraphen von Karolus, die ihm für Zwecke des Fernsehens wegen der Lichtverluste usw. nicht besonders aussichtsvoll erscheinen. Einem Berichte über verschiedene praktische Fernsehversuche folgt noch eine Zusammenfassung der Entwicklungsrichtungen bei der Bildübertragung und beim Fernsehen, der Aussichten und Anwendungsgebiete des Telehors.

Das ansprechend geschriebene und nicht zum wenigsten auch durch seine persönliche Note fesselnde Buch vermittelt dem Leser einen umfassenden Überblick über das ganze Gebiet des Fernsehens und läßt erkennen, daß eine vielseitige technisch-wissenschaftliche Stoffbeherrschung sowie beträchtliche Geldmittel erforderlich sind, um zum Ziele zu gelangen, daß der Weg, der dahin führt, und die Möglichkeiten der Lösung des Problems aber von Tag zu Tag klarer werden. Sein Aufruf an die Mitarbeiter auf dem Gebiet, sich zur gemeinsamen Tätigkeit in systematischer Arbeitsteilung zusammenzufinden, würde, wenn er zu verwirklichen wäre, die Lösung jedenfalls beschleunigen. Die Ausstattung des Buches ist ohne Tadel.

Die Grundlagen des Fernsprechtarifs unter besonderer Berücksichtigung der deutschen Verhältnisse. Von Dr. H. Wittiber, Oberpostdirektor. 158 Seiten. Band 28 der Sammlung Post und Telegraphie in Wissenschaft und Praxis. Preis 2,70 *RM*, Angehörige der DRP bei Bestellung auf amtlichem Wege 10 v H Ermäßigung. 1926. Verlag für Verkehrswissenschaft Berlin-Lichterfelde Ost, Lange Str. 21.

Unter den heutigen Wirtschaftsproblemen spielt auch der Fernsprechtarif eine Rolle. Seine große Bedeutung für die Telegraphenverwaltung und für die mit dem Fernsprecher arbeitenden Verkehrskreise wie auch die selbst für manchen Fachmann nicht immer klare Lage der den Tarifaufbau beeinflussenden Bedingungen lassen es erklärlich erscheinen, daß die Erörterungen über Einführung eines neuen Tarifs weit ausgesponnen werden und oft genug mit schiefen Urteilen durchsetzt sind. Es ist ein verdienstliches Werk, den großen Komplex der mit dem Fernsprechtarif zusammenhängenden Tatsachen und Erscheinungen einmal gründlich vom wissenschaftlichen und praktischen Standpunkt zu durchforschen, wie es im vorliegenden Buche geschieht.

Nach Kennzeichnung des Fernsprechers als Nachrichtenmittel für Wirtschaftszwecke und Luxusbedürfnisse, als Finanzquelle und Lebensbedingung für die hochentwickelte Schwachstromindustrie, nach Umgrenzung seines regelrechten Anwendungsbereichs und seiner Stellung zu den verwandten Nachrichtenmitteln wird die Frage nach der geeigneten Betriebsform (Monopol, Staats-, Privatbetrieb) und nach dem beim Aufbau des Tarifs zu befolgenden Finanzgrundsatz (private Erwerbsunternehmung, Gemeinwirtschaftliches, Gebühren-, Besteuerungsprinzip, Prinzip der öffentlichen Unternehmung) untersucht, dabei auch mit der überkommenen wirtschaftsliberalen Meinung aufgeräumt, daß niedrige Gebührensätze den Verkehr lebhafter gestalten und dadurch etwaige Einnahmeausfälle ausgleichen, was nur für bestimmte Voraussetzungen gilt. Zu den einzelnen Tarifelementen übergehend, behandelt das Buch darauf zunächst aus einem allgemeinen Blickwinkel den Ursprung der Selbstkosten, das Anlagekapital, seine Quellen und seine Beschaffung, die daraus entspringenden Dienste (Verzinsung, Tilgung, Erneuerung) und die eigentlichen Betriebskosten, um dann im einzelnen zu den Bestandteilen der Selbstkosten einschließlich des Verrechnungsverfahrens zu ihrer Ermittelung überzugehen, d. h. zu den Kosten des Orts- und Fernverkehrs, zergliedert nach den Betriebsteilen und unter Berücksichtigung der Aufnahmefähigkeit und des Wirkungsgrades der Anlage. Im folgenden Abschnitt werden die Arten und Formen der im In- und Auslande gebräuchlichen Fernsprechtarife (Pausch- und Einzelgebühr, Zeit- und Entfernungstarife für Fernanlagen, Sondergebühren für Einrichtung, für Vorranggespräche, verkehrsschwache Zeiten usw.) kritisch durchgesprochen und im Schlußkapitel die Entwicklungsstufen des deutschen Tarifs der bald administrativ, bald legislativ unterbaut, ein buntes Bild sich wandelnder Anschauungen und wechselnder Verkehrspolitik bietet, beleuchtet mit einem Ausblick auf die neuesten Änderungen. Angeschlossen ist eine Übersicht über die Fernsprechtarife in den wichtigsten Ländern.

In logischem Aufbau und in fesselnder Schreibweise werden in dem Buche alle für die Tarifbildung im Fernsprechwesen maßgebenden Gründe und Tatsachen vom Standpunkt der Praxis und der allgemeinen Lehren der Volks- und Finanzwirtschaft geprüft und gewertet. Unter Auseinandersetzung mit den häufig übertriebenen Ansprüchen der Verkehrskreise und einer von falschen Voraussetzungen ausgehenden absprechenden Kritik in den Tagesblättern wird der Weg für einen gerechten Ausgleich der widerstreitenden Interessen gebahnt mit dem Ziele eines bei rationeller Betriebsgestaltung leistungsfähigen Fernsprechwesens, dessen Erträge volle Deckung der Selbstkosten und die Erneuerung der Anlagen mit der fortschreitenden Entwicklung der Technik gewährleisten. Wie die Dinge

liegen, handelt es sich um eine Gegenwartsfrage, über die die wertvolle Schrift Licht zu verbreiten geeignet ist. Sie verdient in Fach- und in den auf den Fernsprecher angewiesenen Kreisen die weiteste Verbreitung.

Die Wirtschaftlichkeit der Fernsprechanlagen für Ortsverkehr von Dr.-Ing. Fritz Lubberger. 99 Seiten mit 19 Abbildungen und 5 Tafeln. Preis geheftet 5,50 *RM*, gebunden 7 *RM*. 1927. Verlag von R. Oldenbourg, München, Glückstraße 8.

Als Ergänzung zu dem gut eingeführten Werke des Verfassers über die Fernsprechanlagen mit Wählerbetrieb (vgl. Archiv 1927, S. 54), das die rein technische Seite des Gebiets behandelte, liegt jetzt das die Wirtschaftsfrage ebenso gründlich erschließende Buch vor. Hierzu sind zwar bisher schon viele Einzeldarstellungen erschienen, die jedoch immer nur bestimmte Fragenkomplexe herausgriffen und von mehr oder weniger persönlichen Auffassungen getragen waren. Eine die Technik und Ökonomik zusammenfassende Darstellung, wie sie hier in kritischer Beleuchtung der Ausgangspunkte: der Verkehrsforderungen und der Zielpunkte: ihrer wirtlichen Befriedigung gegeben ist, kommt einem Bedürfnis entgegen, das um so lebhafter empfunden wurde, als die Fernsprechanlagen mit ihren sehr großen Werten — man schätzt die Gesamtanlagekosten für die auf der Erde vorhandenen Ortsnetze auf 12 Milliarden Mark — von erheblichem und vielseitigem Einfluß auf die allgemeine Volks- und auf die Individualwirtschaft sind.

Das Buch beschränkt sich auf den Ortsverkehr, weil der Fernverkehr, wie es im Vorwort heißt, zur Zeit noch so schnellen Änderungen (Verstärker, Fernkabel, selbsttätiger Betrieb auf dem flachen Lande) unterliegt, daß eine Übersicht nicht möglich ist, berührt auch nicht den Tarif. Es geht aus von den Bedingungen, die das Netz, dessen Ortsamt heute nicht mehr ohne Rücksicht auf Fern-, Schnell- und Landverkehr gebaut werden kann, einhalten muß hinsichtlich der Sicherheit der Zeichengebung, der Sprachgüte, Dämpfung, Reflexion, hinsichtlich der Grundzüge der Netzbildung und Amtsgestaltung und behandelt dann die Hauptelemente des Verkehrs (Zahl der Teilnehmer, Zahl und Dauer der Belegungen, Zusammenballung und Zuverlässigkeit des Betriebes, Verbindungsverkehr im Netz von Amt zu Amt), die Zahl der Verbindungswege und die verschiedenen Arten ihrer Vielfachschaltung (Bündeln, Staffeln, Übergreifen, Verschränken usw.), die Zahl der Beamtinnen, ihre Leistungsmöglichkeiten und die Belegung der Plätze mit Anrufzeichen beim Handbetrieb. Nachdem so eine Übersicht über die Betriebsmomente und die Materialmengen geschaffen ist, werden sehr eingehend einerseits die Anschaffungs-, anderseits die laufenden Kosten, die sachlichen und nicht sachlichen Vermögenswerte und Forderungen, die Kapital- und Betriebskosten und besonders ausführlich die Abschreibungen — im Unterschiede von der Tilgung — erörtert. Die einzelnen Posten werden ihrem Wesen nach erläutert und durch viele Zahlen- oder Wertangaben versinnbildlicht. So werden namentlich aus den Kontenaufstellungen der Interstate Commerce Commission in den Vereinigten Staaten von Amerika, die kraft gesetzlicher Ermächtigung den größeren Fernsprechgesellschaften des Landes eine einheitliche Buchführung vorschreibt, ferner aus den Veröffentlichungen europäischer Staats- und Privatunternehmungen die Unterlagen genommen, um ein interessantes Zahlenmaterial zur Berechnung der einzelnen Anlageteile eines Netzes vergleichsweise für verschiedene Länder zusammenzustellen, z. B. Beschaffungskosten einer Sprechstelle, Verhältnis der Kosten der Einzelwerte einer Anlage zueinander, Anteil der Amtskosten bei Wählerbetrieb, Feststellung, daß die jährlichen Betriebskosten eines Ortsnetzes durchschnittlich 25 v H der ganzen Anlage ausmachen u. a. m. In diesen Unterlagen und den auch sonst an vielen Stellen des Buches mitgeteilten Zeit- und Verkehrsmessungen und mannigfachen Beobachtungen, in den aus mathematischen Formeln abgeleiteten Werten und in den Kurventafeln ist ein dankenswertes Material zur Verfügung gestellt, das sowohl zur Nachprüfung der Leistungen in bestehenden Einrichtungen wie auch zur Aufstellung der Pläne für ihre Erweiterungen dienen kann. Den Abschluß bildet ein Aufgabenplan für ein Fersprechunternehmen.

Fernsprechanlagen sind in ihrer kommenden Ausgestaltung ein Wechsel auf die Zukunft, der nur eingelöst werden kann, wenn ihre Wirtschaftlichkeit sicher berechnet war. Das Buch ist in seiner gehaltvollen Darstellung geeignet, Aufklärung über die vielseitigen Bedingungen hierfür zu schaffen.

Die Stromversorgung von Fernmelde-Anlagen. Ein Handbuch von G. Harms, Ingenieur. Mit 190 Textabbildungen. 137 Seiten. Preis 10,20 *RM*, gebunden 11,40 *RM*. 1927. Verlag von Julius Springer, Berlin W 9, Linkstraße 23/24.

Für die Wirtschaftlichkeit der heutigen Fernsprechanlagen, mögen sie im allgemeinen öffentlichen Dienst stehen oder privaten Zwecken dienen, ist die Stromversorgung von nicht geringer Bedeutung. So klein der Stromverbrauch bei dem einzelnen Betriebsvorgang auch ist, er summiert sich durch die Häufigkeit der Verkehrsakte. Dies gilt in gleichem Maße für die Funk- wie für alle Fernmeldeanlagen. Trotzdem bietet der Büchermarkt wenig zusammenfassende Veröffentlichungen für diesen Sonderzweig der Schwachstromtechnik. Das vorliegende Handbuch, das die für diese Anlagen notwendigen und von der Industrie gelieferten Stromquellen und Stromversorgungsanlagen übersichtlich zusammenstellt, ist daher als willkommene Ergänzung der Fachliteratur zu begrüßen.

Es behandelt zunächst die Primärelemente, die Sammler und die Gleichrichter in ihrem inneren Aufbau und nach ihrer Verwendungsfähigkeit, bringt für sie die Theorie der Stromerzeugung und Gleichrichtung, die zahlreichen und vielgestaltigen Ausführungsformen, den Leistungsbereich und Wirkungsgrad, die Behandlungsvorschriften, die Anwendungsgebiete, Vorteile und Schattenseiten der einzelnen Gattungen wie alle Gesichtspunkte, die für die praktische Bewertung wichtig sind. Es folgen unter demselben Blickwinkel die Maschinenumformer, die Polwechsler, Kurbelinduktoren, Rufstrommaschinen, die Kleintransformatoren für Klingelwecker und die Traduktoren für Notsignaleinrichtungen in Theatern, in Waren-, Büro- und anderen Häusern. An die in zwei Abschnitten niedergelegten allgemeinen Gedanken über die Verwendung von Wechselstrom und Maschinengleichstrom in Fernsprechanlagen reiht sich an eine eingehende Beschreibung der für die vielseitigen Anforderungen im Fernmeldebetrieb gebauten Ladeschalttafeln, der selbsttätigen Lade- und Stromlieferungseinrichtungen und der Prüfeinrichtungen sowie schließlich eine Zusammenstellung des ganzen Buchinhalts in Form einer Aufzählung der in den einzelnen Fernmeldeanlagen verwendbaren Stromquellen mit Stromverbrauch unter Hinweis auf die Seitenzahl der voraufgegangenen Beschreibung. Diese Übersicht umfaßt rund 70 Arten der

verschiedensten Anlagen, darunter den Baudot-, Fern-drucker- und Siemens-Schnelltelegraphen-Betrieb, die Röhren- und Maschinensender im Rundfunkbetrieb wie auch die Feuer- und Wasserstandsmelder, die Klingelanlagen im Haus, in der Fabrik, in der Grube und für Sicherungszwecke.

In gedrungener Fassung und seltener Vollständigkeit unterrichtet das Buch über die Stromquellen, die Gleichrichter und Umformer für die Stromversorgung aller dieser Anlagen mit dem Ziele, die für jeden Fall zweckmäßige Wahl der Stromversorgung und der Art ihrer Ausführung unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit zu ermöglichen. Dabei bietet neben der gründlichen Darlegung der physikalischen und technischen Einzelheiten die große Zahl bildlicher Wiedergaben praktisch ausgeführter Einrichtungen ein wertvolles Material für den Ingenieur und leitenden Betriebsbeamten wie auch für den Besitzer solcher Anlagen und nicht zuletzt für den Funkfreund, der manchen Fingerzeig für seine Batterieanlagen findet. Die trefflichen Abbildungen, Kurventafeln und Schaltskizzen erhöhen für jeden Sachkenner den Reiz des einwandfrei ausgestatteten Buches.

Pfuhlsche Postverkehrskarte von Deutschland in 4 Blättern (Maßstab 1 : 800 000), nach dem Tode des Verfassers weiterbearbeitet von Postinspektor Spielmann. 6. Auflage. Preis jedes Blattes 1,50 *RM*, Vorzugspreis für Postbeamte 1 *RM*.

Pfuhlscher Posttaschenatlas von Deutschland mit Ortsverzeichnis und einer besonderen Zonentafel (Maßstab 1 : 800 000). 15. Auflage. 24 Einzelkarten. Preis des Atlas mit Ortsverzeichnis 6 *RM*, für Postbeamte 4,50 *RM*; Preis der Zonentafel 2 *RM*, für Postbeamte 1,50 *RM*.

Pfuhlsche Postunterrichtskarten von Deutschland in 3 Blättern (Maßstab 1 : 1 000 000). Preis für jedes Blatt 1,20 *RM*, für Postbeamte 0,80 *RM*.

Alle Kartenwerke im Selbstverlag von W. Spielmann, Berlin-Halensee, Joachim-Friedrichstr. 10.

Die jetzt neu erschienenen Postverkehrskarten von Deutschland (64 × 69 cm) enthalten alle Postorte, Eisenbahnstrecken, Postwege und die Grenzen der Oberpostdirektionsbezirke in Deutschland. Ein Vorteil ist, daß die einzelnen Blätter auf die anschließenden Blätter übergreifen; sie umfassen folgende Gebiete:

Blatt 1 Östliches Deutschland,
» 2 Mittleres und südöstliches Deutschland,
» 3 Nordwestliches Deutschland,
» 4 Südliches Deutschland.

Die Karten zeichnen sich durch klaren und scharfen Druck aus und bieten ein willkommenes Hilfsmittel, sich schnell über die Lage eines Postortes und seine Postverbindungen zu unterrichten. Sie eignen sich deshalb besonders für den Postleitdienst (Abfertigungs- und Bahnpostdienst) und sind für diesen Zweck von einigen Oberpostdirektionen auch amtlich beschafft worden. Aber auch in Geschäfts- und Industriekreisen werden die Karten bei der Fertigstellung der Post- und Eisenbahnversande vielfach mit Vorteil benutzt werden können.

Der Posttaschenatlas besteht aus 24 übersichtlichen Einzelkarten, die gleichfalls alle Postorte, Eisenbahnstrecken, Postwege und die Grenzen der Oberpostdirektionsbezirke enthalten. In dem dazugehörigen Ortsverzeichnis sind die Postorte in alphabetischer Reihenfolge aufgeführt. Neben den Ortsnamen wird durch Zahlen und Buchstaben darauf hingewiesen, auf welcher Karte und an welcher Stelle der Ort zu finden ist. Als Neuerung gegen frühere Auflagen befindet sich außerdem im Ortsverzeichnis neben jedem Ortsnamen die Taxviereck-nummer. Auf Grund dieser Nummer läßt sich mit Hilfe einer besonderen Zonentafel die Entfernungszone für jeden beliebigen Ort ohne weiteres feststellen. Durch diese Neuerung wird das bisher schon in Postbeamten- und Privatkreisen beliebte Nachschlagewerk in Verbindung mit der Zonentafel besonders für jeden Kaufmann, der seine Postpakete selbst freizumachen pflegt, ein wertvolles Auskunftsbuch werden.

Auch die Postunterrichtskarten in 3 Blättern haben sich in der kurzen Zeit seit der Herausgabe zu Unterrichtszwecken gut bewährt. Bei der Vorbereitung auf Prüfungen haben sie gute Dienste geleistet und können zum Studium der postalischen Geographie empfohlen werden. Ihr Vorzug besteht hauptsächlich darin, daß sie große Gebiete zusammenfassen und doch die wichtigen, durchgehenden Eisenbahnlinien klar hervortreten lassen.

Gerichtliche Entscheidungen.

Gefährdung des in Postdiensträumen verkehrenden Publikums durch Flügeltüren, die mit undurchsichtigem Glase versehen sind.

Urteil des Reichsgerichts vom 22. April 1926 IV 682/1925.

Im 2. Geschoß eines größeren Postgebäudes war der zum Briefträgersaal und anderen Geschäftsräumen führende Gang gegen das Stiegenhaus durch eine Flügeltür abgeschlossen, deren Flügel sowohl nach innen wie nach außen zu öffnen waren und an beiden Seiten auf kleinen Schildern rechts die Anschrift »Stoßen« und links die Anweisung »Ziehen« trugen. In den oberen Teil der beiden Flügel war je eine Tafel von undurchsichtigem Eisglas eingefügt. Am 19. November 1923 zwischen 7 und 8 Uhr vorm. näherte sich der 16jährige Laufbursche R. mit Postsachen, die er für seine Firma abgeholt hatte, von innen dem rechten Flügel der Tür, um durch diese auf die Treppe zu gelangen. In demselben Augenblick war von außen die 35jährige Arbeiterin Z. an den gleichen — für sie linken — Türflügel herangekommen, den sie trotz der Anschrift »Ziehen« so heftig nach innen aufstieß, daß der Laufbursche, am Kopfe getroffen, eine Gehirnerschütterung erlitt, bewußtlos zu Boden stürzte und in das Krankenhaus gebracht werden mußte. Wegen des ihm durch diesen Unfall erwachsenen Schadens erhob er Leistungs- und Feststellungsklage. Das Landgericht wies die Klage mit der Begründung ab, daß nicht die DRP sondern die Arbeiterin Z. an dem Unfall schuld sei. Auf die Berufung des Klägers erklärte das Kammergericht den Leistungsanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt und erkannte im Sinne der Feststellungsklage. Gegen dieses Urteil legte die DRP Revision ein. Das Reichsgericht hob das Urteil auf und verwies die Sache zur anderweitigen Verhandlung und Entscheidung zurück. Aus den Entscheidungsgründen:

»Nach der Auffassung des Berufungsgerichts war die DRP verpflichtet, die Türflügel in ihrem oberen Teil mit einer durchsichtigen Verglasung zu versehen. Das bekämpft die Revision in erster Linie. Doch kann ihr insoweit kein Erfolg zuteil werden.

Windtüren mit pendelnden Flügeln sind ein Erfordernis des Verkehrs. Sie finden sich allenthalben in starkbesuchten Gebäuden: in Bahnhöfen, Post- und Gerichtsgebäuden, Theatern, Schulgebäuden, Warenhäusern usw. Die städtische Bevölkerung hat sich längst daran gewöhnt. Sie bringen allerdings, zumal für Kinder und junge Leute mit wenig Erfahrung, in höherem

Maße als eingeklinkte Türen gewisse Gefahren mit sich. Diese müssen von den Besuchern des Gebäudes hingenommen und von dem einzelnen durch größere Vorsicht bei dem Herankommen an solche Türen ausgeglichen werden. Aber in erster Reihe trifft denjenigen, der in einem Gebäude unter Verwendung solcher Türen einen lebhaften Verkehr eröffnet, die Verpflichtung, diesen Gefahren mit entsprechenden Vorkehrungen entgegenzuwirken, soweit das möglich ist, ohne den Zweck und den Vorteil, den diese Türen bieten, zu gefährden. Es kann hier dahingestellt bleiben, ob die Gefahren solcher Türen, wie das Berufungsgericht annimmt, wesentlich geringer sind, wenn die Flügel nicht sowohl nach innen wie nach außen, sondern nur mit dem einen Flügel nach außen und mit dem andern nach innen ausschlagen, und es mag der Revision zugegeben werden, daß Flügeltüren dieser zweiten Art vielleicht nicht überall am Platze und auch nicht ohne weiteres geeignet sind, einen Unfall, wie den hier vorliegenden, völlig zu verhüten. Aber nach der rechtlich bedenkenfreien Annahme des Berufungsgerichts können alle Windtüren ohne Beeinträchtigung ihres Zweckes und ohne unverhältnismäßige Mehrkosten mit einem durchsichtigen Glaseinsatz versehen werden, der ihre Gefährlichkeit erheblich herabsetzt. Führt die Tür unmittelbar ins Freie, dann kann es wie bei dem Haupteingang des Reichsgerichtsgebäudes genügen, wenn das eingefügte Eisglas nur für den das Haus Verlassenden und der Helle Entgegengehenden durchsichtig ist, so daß er beim Aufdrücken der Tür nach außen entsprechende Vorsicht anwenden kann. Aber im Innern des Gebäudes, wo in der Regel die beiden Seiten der Tür gleich schlecht belichtet sind und die Tür nicht gegen neugierige Blicke Außenstehender geschützt zu werden braucht, wird eine von beiden Seiten durchsichtige Verglasung gewählt werden können und müssen. Das ist im vorliegenden Fall unterlassen worden. Die Verglasung der Flügeltür war hier von keiner Seite genügend durchsichtig. In der Duldung dieses nicht ungefährlichen Zustandes konnte das Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum ein Verschulden der DRP erblicken (§ 276 BGB), das für den Unfall des Klägers von ursächlicher Bedeutung war. Hätten der Laufbursche und die Arbeiterin Z. sich durch die Verglasung sehen können, dann hätte weder die Z. so heftig nach innen gestoßen, noch der Laufbursche auf die Tür so wenig achtgegeben. Das Mitverschulden der Z. schließt das Verschulden der DRP gegenüber dem Kläger nicht aus (§ 840 BGB). Daß die DRP das Zusammentreffen eines so heftigen Aufstoßens der Tür mit der gleichzeitigen Unvorsichtigkeit einer dicht hinter ihr stehenden Person auch bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt nicht habe voraussehen können, brauchte der Vorderrichter nicht anzunehmen. Daß Leute, die sich wie die Arbeiterin Z. verspätet haben, in Erregung geraten, ist eine Erscheinung des täglichen Lebens. Die DRP mußte aber auch damit rechnen, daß so kleine Schilder mit ihren Anschriften übersehen werden können, und daß von den vielen im Postgebäude verkehrenden, meistens weniger gebildeten Personen mitunter jemand die Wucht des gegen den Türflügel geführten Stoßes unterschätzt.

Dagegen wird die Begründung, mit der das angefochtene Urteil jedes eigene Verschulden des Klägers verneint, von der Revision mit Recht beanstandet. Das Berufungsgericht meint, irgendein mitwirkendes Verschulden des Verletzten sei nicht vorhanden; insbesondere entbehre die von der DRP geäußerte Vermutung, daß der Laufbursche nicht auf seinen Weg und die Tür geachtet, sondern sich die abgeholten Postsachen angesehen habe, jeder tatsächlichen Unterlage. Diese Auffassung entspricht nicht dem an die eigene Sorgfaltspflicht des Verletzten anzulegenden Maßstab. Die vermißte Unterlage ist der Schlag an die linke Schläfe, den der Laufbursche nach seiner eigenen Darstellung durch den Türflügel empfangen hat. Mit Recht fragt die Revision, wie denn der Kläger ohne eigenes Verschulden dazu gekommen sein soll, den Stoß der Tür mit dem Kopf statt mit der Hand, dem Arm oder einem andern Körperteil aufzufangen. Sollte er gerade den Platz unmittelbar an der Tür für ein Herunterbeugen des Kopfes zur Besichtigung der Postsachen für geeignet erachtet haben, so wäre er beim Vorhandensein der zur Erkenntnis der Verantwortlichkeit erforderlichen Einsicht von eigener Fahrlässigkeit nicht freizusprechen (RGZ Bd. 52 S. 351).«

Eigenmächtige Gehaltsvorschüsse gelten als Amtsunterschlagung.
Urteil des Reichsgerichts vom 17. Februar 1927, 2 D. 39/27.

Aus den Gründen:

»Hinsichtlich der von dem Angeklagten eigenmächtig erhobenen Gehaltsvorschüsse hat die Strafkammer festgestellt, daß er das Bewußtsein hatte, gegen die Verfügungen des Reichspostministers bzw. der Oberpostdirektion zu verstoßen. Gleichwohl hat sie das Vorliegen des inneren Tatbestandes des § 350 StGB verneint, und zwar mit der folgenden Begründung: Zur Amtsunterschlagung gehörten sämtliche Merkmale, die zum inneren Tatbestand des § 246 StGB erforderlich seien. Es sei also die Absicht der Zueignung sowie das Bewußtsein notwendig, daß die Zueignung wider das objektive und subjektive Recht eines Dritten verstoße. Dieses Bewußtsein müsse weiterhin den Inhalt haben, durch die Unterschlagungshandlung gegen ein im Interesse der Gesamtheit gegebenes Verbot zu verstoßen «

Der mit der ständigen Rechtsprechung des Reichsgerichts in Widerspruch stehenden Ansicht, daß das Bewußtsein des Täters auch den letzterwähnten Inhalt umfassen müsse (vgl. Leipziger Kommentar, 3. Auflage, Anm. 7 zu § 246 StGB) kann nicht beigetreten werden. Der Vorsatz der Amtsunterschlagung besteht, wie der Tatbestand des gemeinen Vergehens der Unterschlagung nach § 246 StGB in dem bewußten Willen des Täters, sich eine fremde Sache widerrechtlich anzueignen (RGSt Bd. 3 S. 184, Bd. 7 S. 351, Bd. 26 S. 439). Nicht erforderlich ist danach das Bewußtsein, gegen ein im Interesse der Gesamtheit gegebenes Verbot zu verstoßen (RGSt Bd. 60 S. 312). Die Rücksicht auf das Interesse der Gesamtheit hat allerdings den Gesetzgeber bestimmt, das Verbot des § 350 zu erlassen. Daraus folgt aber, daß eine Unkenntnis dieser Tatsache nicht das Vorhandensein von Tatumständen betrifft, die zum gesetzlichen Tatbestande gehören (§ 59 StGB), sondern das Strafgesetz selbst. Ein Irrtum hierüber ist daher lediglich strafrechtlicher Natur und als solcher kein Strafausschließungsgrund. Die gegenteilige Auffassung würde zu dem unannehmbaren Ergebnis führen, daß jede unbewußt falsche Auslegung des Strafgesetzes die Rechtswidrigkeit der Handlung beseitigen würde.«

Paketkarten sind Urkunden im Sinne des § 348 Abs. 2 StGB.
Urteil des Reichsgerichts vom 2. Mai 1927, 3 D. 244/27.

Aus den Gründen:

»In sachlicher Beziehung bestreitet der Beschwerdeführer zu Unrecht, daß Paketkarten Urkunden im Sinne des § 348 Abs. 2 StGB seien. Urkunde im Sinne dieses Gesetzes ist jede verkörperte Gedankenäußerung, die für den Rechtsvertreter bestimmt oder geeignet ist und um deswillen des Rechtsschutzes ihrer Unversehrtheit bedarf (RGSt Bd. 42 S. 97 [98], Bd. 43 S. 32 [33]). Daß diese Voraussetzungen auf die im Postdienst verwendeten Paketkarten zutreffen, ist nicht zu bezweifeln. Nach § 12 der Postordnung[1]) muß jedem Paket, das zur Postbeförderung aufgegeben wird, eine Paketkarte beigefügt werden. Diese wird getrennt von dem zugehörigen Paket befördert und dient dem Empfänger gegebenenfalls als Ausweis für die Empfangnahme des mit seiner Anschrift versehenen Pakets (§ 43 Abs. 1 PO). Im übrigen gewinnt sie urkundliche Bedeutung schon mit der Aufgabe des Pakets zur Post, da sie ihrem Wesen nach — zunächst jedenfalls im inneren Dienst — in tatsächlicher und rechtlicher Beziehung für den Gesamtvorgang der Beförderung als Beweismittel zu dienen bestimmt ist.

Dadurch, daß der Angeklagte festgestelltermaßen in seiner Eigenschaft als im Paketannahmedienst beschäftigter Postbeamter Paketkarten entgegennahm und mit den erforderlichen Eintragungen (Gewichtsvermerk, Aufgabenummer) versah, gelangten diese Karten in den amtlichen Gewahrsam der Postverwaltung und waren dem Angeklagten im Sinne des § 34 Abs. 2 StGB amtlich anvertraut, somit auch zugänglich, auc

[1]) PO vom 22. Dez. 1921 (RGBl. II S. 1609).

wenn er die Verfügungsgewalt über diese Urkunden unmittelbar durch ihre Herstellung erlangt hatte (RGSt Bd. 7 S. 252 [257], Bd. 42 S. 412 [419]).

Wenn der Angeklagte sodann erwiesenermaßen die zunächst ordnungsmäßig ausgefüllten Karten vernichtete, so verwirklichte er damit, wie das Landgericht mit Recht angenommen hat, den Tatbestand des § 348 Abs. 2 StGB.

Auch die Anwendung der Bestimmung des § 349 StGB begegnet keinem rechtlichen Bedenken. Die Strafkammer hat hierzu ausgeführt, der Angeklagte habe die Paketkarten zerrissen und verbrannt, um sich die für die Paketbeförderung entrichteten Gebühren anzueignen, in der Erwägung, daß die Entnahme des Geldes ohne Beseitigung der Urkunden alsbald entdeckt werden würde. Damit hat das Gericht erkennbar seine Überzeugung zum Ausdruck gebracht, daß der Angeklagte die Vernichtung der Karten als notwendige Bedingung für die Durchführung der Unterschlagung, um sich den Besitz der Geldbeträge zu erhalten, ins Auge gefaßt und durchgeführt, also in der Absicht gehandelt habe, sich einen Vermögensvorteil zu verschaffen (RGSt Bd. 53 S. 109 [111]). Dem steht nicht entgegen, daß der Beschwerdeführer bei seinem Tun gleichzeitig bemüht gewesen ist, sich der »Gefahr der Überführung« zu entziehen, mit anderen Worten, sich gegen eine strafrechtliche Verfolgung zu sichern.«

fechtung einer Pfändung wegen Fernsprechgebühren durch den nkursverwalter des Fernsprechteilnehmers (§ 30 der Konkursordnung).

rteil des Amtsgerichts Herford vom 21. Dezember 1926, 18 C. 4064/26.

Das Postamt Herford hatte am 4. Juni 1926 früh wegen rückndiger Fernsprechgebühren bei einem Teilnehmer Gegenstände inden lassen. Am 4. Juni abends wurde der Konkurs über i Teilnehmer eröffnet. Der Konkursverwalter focht die Pfänng auf Grund des § 30 der Konkursordnung an. Die gegen Deutsche Reichspost (OPD Minden) erhobene Klage des Konsverwalters wurde rechtskräftig abgewiesen.

Aus den Gründen:

»Wenn der Gläubiger wegen einer Geldforderung bei dem Gemeinschuldner die Pfändung vornehmen läßt, so ist die dadurch erwirkte Sicherung eine solche, die er im Sinne des § 30 Abs. 2 der Konkursordnung »nicht zu beanspruchen hat«. Es lag daher der verklagten Reichspost ob, den Nachweis zu erbringen, daß ihr zur Zeit der Vornahme der Pfändung von einer Zahlungseinstellung nichts bekannt gewesen sei. Hierzu genügte der Nachweis der Unkenntnis des verfassungsmäßigen Vertreters der Reichspost für die örtliche Postverwaltung, nämlich des Vorstehers des Postamts in Herford. Durch die Aussage des Postdirektors B. steht fest, daß er, als er den Auftrag zur Pfändung erteilte, von einer Zahlungseinstellung des Gemeinschuldners keine Kenntnis gehabt hat. Demgemäß greift die Anfechtung aus § 30 Abs. 2 der Konkursordnung nicht durch[1])«

n zweier Funkempfangsanlagen auf Grund einer einzigen ndfunkverleihung (§ 1 der Funkverordnung vom 8. März 1924 RGBl I S. 273 —, § 8 der Rundfunkbekanntmachung vom 24. August 1925. Amtsbl. des RPM S. 443.

KG vom 6. September 1926, 3 S. 240/26.

Aus den Gründen:

»Der Angeklagte, ein Ingenieur, der Funkanlagen baut nd die hierzu erforderlichen Geräte verkauft, hat in der Wohnung seines Schwagers eine Rundfunkempfangsanlage rrichtet und betrieben, während auch in seiner eigenen Wohung eine schon vorher von ihm errichtete Rundfunkempfangsnlage vorhanden war. Er besaß eine ihm anläßlich der Erichtung der letztgenannten Empfangsanlage erteilte Rundnkverleihung. Wie aus der Urteilsbegründung .... hergeht, fehlten zur Zeit der Errichtung und des Betriebs er Empfangsanlage bei dem Schwager des Angeklagten in er Wohnung des Angeklagten zum Betriebe der dortigen mpfangsanlage dienende Röhren und Akkumulatoren. Röhn und Akkumulator waren während der Errichtung und des Betriebs der Empfangsanlage bei dem Schwager für diese Anlage verwendet worden.

Das LG führt zur Begründung der Verurteilung des Angeklagten im wesentlichen aus: Wenn in der Wohnung des Angeklagten weder Röhren noch Akkumulatoren vorhanden gewesen seien, so ändere dies nichts an dem Umstande, daß in seiner Wohnung tatsächlich noch eine Anlage errichtet gewesen sei. Eine einmal errichtete Empfangsanlage sei durch die vorübergehende Entfernung einzelner, zwar für den Empfang wesentlicher, doch leicht ersetzbarer Teile wie der Röhren und des Akkumulators, nicht als beseitigt anzusehen. Für die Errichtung im Sinne der §§ 1, 2 der Funkverordnung genüge der Aufbau und die Möglichkeit jederzeitiger Benutzung, die durch vorübergehendes Nichtvorhandensein leicht ersetzbarer Teile nicht ausgeschlossen werde. Da somit beide Empfangsanlagen gleichmäßig hätten benutzt werden können, seien nicht nur die Empfangsanlagen bei dem Schwager des Angeklagten, sondern auch die in der Wohnung des Angeklagten errichtet gewesen.

Diesen Ausführungen ist eine Gesetzesverletzung, insbesondere eine Verkennung des Begriffs der Errichtung einer Funkanlage im Sinne der gedachten Bestimmung nicht zu entnehmen. Wie der Senat unter Anwendung der in der Entscheidung RGSt Bd. 47 S. 331 niedergelegten Grundsätzen annimmt, erfordert der Begriff der Errichtung einer Rundfunkempfangsanlage die Herstellung der Anlage in betriebsfähigem Zustande; als errichtet erscheint also die Anlage erst von dem Zeitpunkt an, in dem sie so vollständig und fertig ist, daß sie zur Erfüllung ihres Zweckes, der Übermittlung von Nachrichten usw., geeignet ist, wobei jedoch das Maß dessen, was gegeben sein muß, damit die erforderliche Betriebsfähigkeit vorliege, nach den Umständen des Einzelfalls unter Berücksichtigung der Eigenart des Funkverkehrs beurteilt werden muß (Neugebauer, Funkrecht S. 18). Wenn das LG nach Lage des Falles, offenbar auch im Hinblick auf die Händlereigenschaft des Angeklagten und die dadurch bedingte leichte Beschaffungsmöglichkeit der fraglichen Teile, deren vorübergehendes Nichtvorhandensein nicht als ausreichend erachtet, der Anlage in der Wohnung des Angeklagten den Charakter einer errichteten Empfangsanlage zu nehmen, so bietet diese im wesentlichen auf tatsächlichem Gebiete liegende Auffassung zur rechtlichen Beanstandung keinen Anlaß. Mit ihr stehen auch die Urteile RGSt Bd. 47 S. 330, des Bayr. OLG und des OLG Braunschweig (Archiv 1923 S. 182, 425) nicht in Widerspruch.

Auch die sonstigen Angriffe der Revision gehen fehl. Daß der Angeklagte sich der tatsächlichen Einzelheiten seiner Handlungsweise bewußt gewesen ist, also vorsätzlich gehandelt hat, kann nach den für das Revisionsgericht maßgebenden Urteilsfeststellungen nicht zweifelhaft sein. Sollte der Angeklagte der Meinung gewesen sein, er bedürfe zur Errichtung der Anlage bei seinem Schwager keiner weiteren Genehmigung, oder sonst seine Handlungsweise nicht für strafbar gehalten haben, so würde ein solcher auf dem Gebiet des Strafrechts liegender Irrtum den Tatbestand der strafbaren Handlung nicht ausschließen (OLG Braunschweig a. a. O.). Strafbar ist nicht nur der Betrieb, sondern, wie § 2 Funkverordnung zweifelsfrei ergibt, schon die Errichtung einer Empfangsanlage, ohne die im § 1 a. a. O. vorgeschriebene postalische Genehmigung. Hat, wie bedenkenfrei festgestellt ist, der Angeklagte, obwohl er nur eine Genehmigung hatte, zwei Empfangsanlagen, so liegt nicht nur, wie die Revisionsrechtfertigung für den eventuellen Fall auszuführen sucht, eine versuchte (§ 43 StGB), sondern eine vollendete Zuwiderhandlung gegen § 2 Funkverordnung vor«[1]).

[1]) Vgl. hierzu auch Archiv 1927 S. 58 Anm. 2 unter II 1, 2.

[1]) Das Urteil bietet einen weiteren Beitrag zum Kapitel: 2 Anlagen und 1 Verleihung. Vgl. darüber Neugebauer, Funkrecht 2. Aufl. S. 65, auch in der »Sendung« 1926 Heft 51 S. 187; Deutsche Verkehrszeitung 1927 S. 180. Die Rundfunkverleihung verbietet nicht die Errichtung mehrerer Anlagen schlechthin, sondern die Errichtung weiterer Anlagen, während die erste noch als eine errichtete Anlage besteht. Auf diesem Rechtsboden steht das Urteil. Beachtung verdient, welche Anforderungen das LG — unter Billigung des KG — stellt, damit die Anlage als beseitigt zu gelten hat.

Zur Frage der Strafbarkeit des Rundfunkteilnehmers, der nach Erlöschen seiner Rundfunkgenehmigung die Anlage nicht mehr benutzt, aber nicht beseitigt (§ 19 der RundfunkBek. v. 24. August 1925 — PostamtsBl. 1925 S. 443 —, §§ 1, 2 der Verordnung zum Schutze des Funkverkehrs v. 8. März 1924 — RGBl. I S. 273).

Urteil des hanseatischen OLG in Hamburg vom 14. März 1927 — R. III 35/27.

Gründe:

Das angefochtene Urteil stützt sich auf die Annahme, daß der Angeklagte nach Entziehung der Rundfunkgenehmigung den »Hörapparat« nach dem Boden gebracht und den [illegible] der nach der Darstellung des Zeugen M. freilich »n[illegible] völlig abgebaut« gewesen sei, »nicht mehr betrieben h[illegible]. Hierbei geben sowohl die tatsächlichen Feststellungen als auch die rechtliche Würdigung zu Zweifeln Anlaß. Insbesondere ergibt das angefochtene Urteil nicht mit hinreichender Klarheit, was der Vorderrichter unter dem »Betreiben« verstanden habe. Es hat den Anschein, als hätte das Amtsgericht darunter lediglich das Abhören verstanden. Hierin erschöpft sich indessen der Begriff des Betreibens nicht. Tatsächlich zweifelhaft bleibt weiter, ob der Angeklagte den ganzen Apparat oder nur einen Kopfhörer abgenommen und nach dem Boden gebracht hat. Unter dem Betreiben der Funkanlage ist schon die bloße Haltung des Apparats zu verstehen, sofern dieser ohne besondere Schwierigkeiten angeschlossen und empfangsbereit gemacht werden kann. Wenn der Angeklagte — was die tatsächlichen Feststellungen des Amtsgerichts nicht ausschließen — etwa nur einen Kopfhörer nach dem Boden gebracht haben sollte, von wo dieser jederzeit sofort wiedergeholt werden konnte, im übrigen aber jeden Augenblick in der Lage geblieben war, den Apparat ohne technische Verrichtungen oder besondere Mühe mit wenigen Handgriffen gebrauchsfähig zu machen, so würde er das »Betreiben« fortgesetzt und gegen das Gesetz verstoßen haben. Nach diesen Gesichtspunkten wird der Sachverhalt vom Amtsgericht einer erneuten Erörterung unterzogen werden müssen[1]).

Das Gericht verkennt den Begriff des »Betreibens« einer Funkanlage. Betrieb einer Funkempfangsanlage besteht in der Benutzung der Anlage zum Auffangen elektrischer Wellen. Es ist durchaus irrig, daß das Gericht den bloßen Besitz einer Funkanlage als »Betrieb« der Anlage ansieht. Das Gericht verwechselt in dem Urteil den Begriff des »Betreibens« einer Funkanlage mit dem Begriff der »Errichtung« einer solchen Anlage. Daher gelangt es zu einer rechtlich nicht haltbaren Anwendung der Funkverordnung.

Der Sachverständige der Post hatte in der auf Grund des Urteils des OLG stattfindenden weiteren Verhandlung vor dem Amtsgericht folgendes ausgeführt:

> »Die Anlage müsse zur Erfüllung des strafrechtlichen Tatbestandes in »Betrieb gewesen« sein; Betrieb sei dem Angeklagten nicht nachzuweisen. Die »Errichtung« der Anlage sei genehmigt gewesen; die Errichtung sei also nicht strafbar. Es müsse dem Angeklagten nachgewiesen werden, daß er nach Entziehung der Genehmigung die Anlage in Betrieb gehabt habe. Das sei auch bisher immer der Standpunkt der OPD gewesen.«

Das war vollkommen richtig. Die Verurteilung des Angeklagten konnte und durfte nur ausgesprochen werden, wenn festgestellt worden war, daß er nach Entziehung der Genehmigung die Anlage zum Auffangen elektrischer Wellen benutzt hatte.

[1]) Das Urteil gibt zu lebhaften Bedenken Anlaß.

Bei dieser Gelegenheit möge zu der in der letzten Z[illegible] verschiedentlich nicht immer ganz richtig behandelten Fra[illegible] Stellung genommen werden, ob es nach geltendem Recht strafbar ist, wenn ein Rundfunkteilnehmer nach Entziehung der Rundfunkgenehmigung dem Luftleiter entgegen § 19 der Rundfunkbekanntmachung nicht beseitigt.

Wer nach Erlöschen seiner Rundfunkverleihung die Vo[illegible]schriften des § 19 der Bekanntmachung über die Beseitigu[illegible] der Luftleiter nicht befolgt, begeht nach dem jetzt geltenden Re[illegible]t eine strafbare Handlung, selbst wenn er beabsichti[illegible] die Anlage später, nach Erlangung einer Verleihung, w[illegible]ederum zu benutzen (vgl. Neugebauer, Funkrecht 2. Auflage S. [illegible], S. 72 zu g). Das ergibt sich aus folgendem:

Eine ausdrückliche Strafvorschrift für diesen Fall fehlt. [illegible] kann sich daher nur fragen, ob die Nichtbeseitigung des Luftleiters gegen §§ 1, 2 der FunkVO verstößt. Die FunkVO bestraft nur das unbefugte »Errichten« und »Betreiben« einer Funkanlage, sowie den Versuch dieser Handlungen. Der bisherige Rundfunkteilnehmer aber, der weiter nichts tut, als daß er den Luftleiter seiner bisher genehmigten Funkanlage nicht beseitigt, bringt keinerlei neue Einrichtungen an, noch tut er sonst etwas, was als Errichtungstätigkeit gedeutet werden könnte. Somit kann keine Rede davon sein, daß das bloße Bestehenlassen des Luftleiters die »Errichtung« einer Funkanlage oder auch nur der Beginn einer solchen Errichtung sein könnte. Gegenteiliges kann auch aus den Urteilen im Archiv 1926, S. 1 (a), 226 (2), 308 (3) nicht hergeleitet werden. Zu einem anderen Ergebnis kann auch nicht die Erwägung führen, daß Vergehen gegen §§ 1, 2 der FunkVO auch durch Unterlassen begangen werden können (vgl. Neugebauer, Funkrecht, 2. Aufl. S. 36) und daß das Unterlassen der Beseitigung des Luftleiters zweifellos pflichtwidrig und sogar im § 6 Abs. 3 der FunkVO als ein polizeiwidriger Zustand bezeichnet ist. Denn das Unterlassen einer Tätigkeit kann nur dann zur Bestrafung wegen rechtswidriger Errichtung oder rechtswidrigen Betriebes einer Funkanlage führen, wenn der Erfolg, den jene Tätigkeit verhindern sollte, in einem strafbaren »Errichten« oder in einem strafbaren »Betreiben« einer Funkanlage bestünde. An dieser Voraussetzung fehlt es aber gerade in diesem Fall. Der Erfolg, der eintritt, wenn der frühere Rundfunkteilnehmer entgegen der ihm durch § 19 der Rundfunkbek. auferlegten Pflicht die Luftleiter nicht beseitigt, ist lediglich die Fortsetzung des bloßen Besitzes einer rechtmäßig errichtet gewesenen Funkanlage. Die Fortsetzung des bloßen Besitzes einer einmal rechtmäßig errichtet gewesenen Funkanlage ist aber nirgends für strafbar erklärt worden, weder im § 1, noch im § 2, noch auch im § 6 der FunkVO. Vor allen Dingen ist die bloße Fortsetzung eines solchen Besitzes selbst dann, wenn der frühere Rundfunkteilnehmer beabsichtigt, die Anlage später wieder zu benutzen, nicht eine Handlung, die den Anfang der Ausführung der Errichtung einer Funkanlage darstellt. Erfüllt somit der Erfolg, der durch die dem Rundfunkteilnehmer im § 19 der Rundfunkverleihung zur Pflicht gemachten Tätigkeit zu verhüten ist, keinen strafbaren Tatbestand, so kann das Unterlassen dieser Pflicht auch keine strafbare Handlung darstellen (vgl. RGStraff. Bd. 58, S. 1[illegible] Ebermayer, RStG. 3. Aufl. S. 89).

Das Urteil des Kammergerichts vom 6. September 1926, [illegible] S. 240/26 (vorhergehende Seite) steht mit dem Gesagten nicht im Widerspruch. Denn dort hatte der Angeklagte, der nur eine einzige Rundfunkgenehmigung hatte, unzweifelhaft eine zweite Anlage errichtet, während die erste Anlage als noch errichtet angesehen wurde. Es liegt also in dem vom Kammergericht entschiedenen Falle so, daß der Angeklagte außer der Anlage, die eben nicht als beseitigt zu gelten hatte, unzweifelhaft eine neue Anlage errichtet. Er ist also bestraft worden, nicht, weil er die alte Anlage nicht beseitigt hat, sondern weil er daneben noch eine zweite Anlage errichtet hatte.

Dr. Neugebauer.

»Im Heft Nr. 10 des Archivs für Post und Telegraphie vom Oktober 1926 ist in dem Aufsatz ‚Überblick über die Geschichte des Postwesens im Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen' von Postrat Brandt auf eine ‚amtliche' Denkschrift über das Serbische Post- und Telegraphenwesen verwiesen worden. Wie die Generaldirektion der Posten und Telegraphen im Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen mitgeteilt hat, ist die Denkschrift keine amtliche Denkschrift, sondern rührt von privater Seite her.«

3366. 27. III.
Reichsdruckerei, Berlin.

RR

Archiv für Post und Telegraphie

Herausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Erscheint monatlich einmal. Vierteljähriger Bezugspreis 0,30 Reichsmark.
Zu beziehen durch die Post, Einzelnummern durch den Verlag: Postzeitungsamt, Berlin W.

Nr. 7 — Berlin, Juli — 1927

THE LIBRARY OF THE AUG 27 1927 UNIVERSITY OF ILLINOIS

Inhalt: Das neue Münchener Paketzustellamt, S. 173. — Die Entwicklung der Luftpost von 1922 bis 1926, S. 181. — Schriftwerke: Nachweis von Aufsätzen und Mitteilungen usw., S. 190. — Gerichtliche Entscheidung, S. 200.

Das neue Münchener Paketzustellamt.

Von Oberpostrat Dr. Krinner, München.

Mitte November 1926 ist in München das neue Paketstellamt in Betrieb genommen worden. Die Anlage ist in ihrem fördertechnischen Teil schon mehrfach beschrieben[1]). Ich selbst habe im Vortragsheft der 2. post- und telegraphenwissenschaftlichen Woche in München vom . bis 7. Mai 1926, herausgegeben vom Reichspostministerium Abt. München (Seite 217 ff) einen Überblick über die damals noch im Bau befindliche Gesamtanlage gegeben. Nachdem der Bau nunmehr in seinen wesentlichen Teilen vollendet und seit mehreren Monaten ausgeprobt ist, erscheint es angezeigt, weiteren Fachkreisen an dieser Stelle eine zusammenfassende Darstellung zu bringen.

Die Baugestaltung im allgemeinen.

Der an der Arnulfstraße neben der neuen Oberpostdirektion auf dem früheren Marsfeld gelegene und deshalb Paketzustellamt München-Marsfeld genannte Bau (im folgenden mit PZstA bezeichnet) birgt 2 Abteilungen des Postamts München 3 (Paketpostamt), nämlich die Zustellabteilung, die die Bearbeitung und Zustellung aller für Empfänger in München links der Isar eingehenden Paketsendungen zu besorgen hat, und die Kraftpostabteilung, der die Durchführung des gesamten Kraftpostdienstes in München und von München ausgehend obliegt (Paketzustellung, Brief- und Paketsammeldienst, Ortszustellung, Personenkraftpostverkehr). Die dritte Abteilung des Postamts 3, der die Bearbeitung und die Weiterleitung aller in München aufgelieferten und durchlaufenden Pakete (Paketumschlag) zukommt, ist im alten Paketpostamt neben dem Hauptbahnhof verblieben.

Der Neubau ist auf einem Grundstück von rund 100 m Breite und 230 m Länge errichtet und zerfällt, durch einen in der Mitte liegenden von Norden nach Süden laufenden Hof geteilt, in 2 Hälften von annähernd gleicher Größe. Auf der westlichen noch nicht ganz ausgebauten Hälfte ist die Kraftpostabteilung, auf der östlichen die Paketzustellabteilung untergebracht. Das Grundstück hat, wie aus Abb. 1 und 2 ersichtlich, eine geschlossene, nach Osten offene zweigeschossige Randbebauung. Die Randbauten enthalten im Erdgeschoß teils Hinterstellungsräume für Kraftfahrzeuge, teils Verwaltungsräume, im Obergeschoß ebenfalls Verwaltungsräume des Postamts 3, Dienstwohnungen, das Postzollamt usw. Im Innern des Baublocks liegen die betriebswichtigsten Bauteile, nämlich auf der Seite der Kraftpostabteilung die große Hinterstellungshalle für die zahlreichen elektrischen Fahrzeuge (Poststraßenbahnwagen, Elektromobile, Schlepper, Elektrokarren, Hubwagen), auf der östlichen Seite der für die Anlage charakteristische Rundbau zur Verarbeitung der Paketpost (Abb. 2).

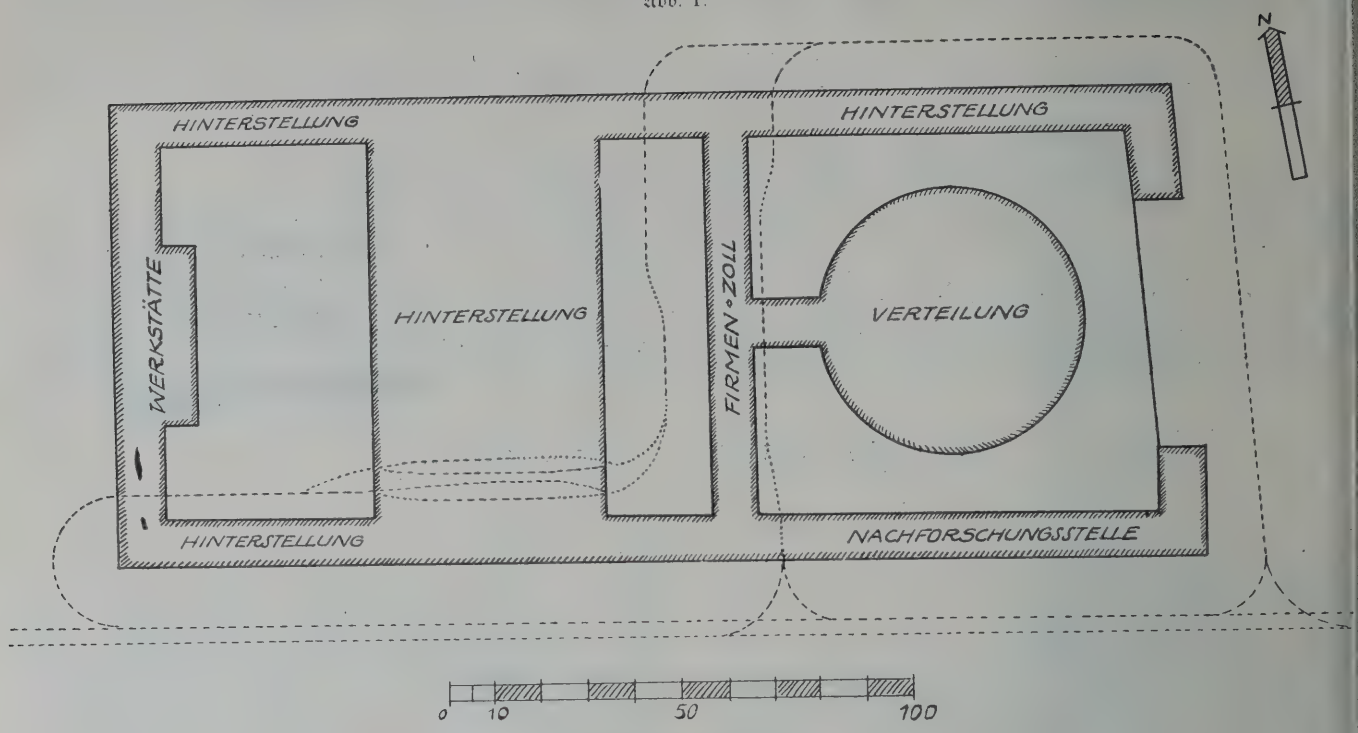
Das Äußere der in neuzeitlichem Bauverfahren errichteten Anlage ist wie die danebenliegende Oberpostdirektion schlicht und sachlich, verzichtet — abgesehen von einigen Bildhauerarbeiten an der Haupteinfahrt in der Arnulfstraße — auf besonderen Schmuck und sucht lediglich durch schöne Maßverhältnisse und gediegene Formgebung baukünstlerische Wirkungen zu erzielen. Ebenso ist die Innenausstattung in ihrer Materialechtheit gediegen und sachlich schön.

Mechanisierungsprobleme.

Die Anlage ist aus den Bedürfnissen des Betriebs heraus und in ständiger engster Fühlung mit diesem gestaltet worden. In einmütigem Zusammenwirken haben sich die Betriebsleitung, Hochbau und Technik bemüht, eine Lösung zu finden, die in strenger Logik den Betriebsvorgängen folgend höchstmögliche Klarheit, Einfachheit und Übersichtlichkeit gewährleistet. Bei der Ausgestaltung der einzelnen Bauteile wie bei ihrer Anordnung zueinander wurde von dem Grundgedanken der kürzesten Arbeitswege, der Vermeidung entbehrlicher Handreichungen ausgegangen, Zwangsläufigkeit der Betriebsabwicklung in der Verwendung des Personals, in der Bewegung der Fahrzeuge aller Art (Straßenbahn, Schlepper, Handkarren, Zustellkraftwagen) und im Lauf der Postsendungen erstrebt. Die erste zu lösende Aufgabe war die rasche und zweckmäßige Beförderung der auf dem Hauptbahnhof ankommenden Pakete nach dem 1½ km entfernt liegenden Zustellamt. Die Lösung wurde in der Richtung des

[1]) Schwaighofer, Mechanisierung des Postbetriebs in »Deutsche Verkehrszeitung« 1925 Nr. 26 und 27, ferner im Kursusheft 3. post- und telegraphenwissenschaftlichen Woche vom 20. bis 4. 1925, herausgegeben von der Verwaltungsakademie Berlin, 107 ff.; derselbe: Die postalische Fördertechnik auf der Deutschen Verkehrsausstellung München 1925 in der Zeitschrift »Fördertechnik und Frachtverkehr« 1925; derselbe: Die Mechanisierung des Postbetriebs in »Bayerischen Industrie- und Gewerbeblatt« 1925; derselbe: Postbetriebsmechanik, A. Ziemsen Verlag, Wittenberg 1927, 2 Bände; ferner K. Heeger, Die Mechanisierung des Postbetriebs (S. 52 ff.).

Abb. 1.



Grundriß des Neubaus.

Abb. 2.

Gesamtansicht des Neubaus.

eit mehreren Jahren in Stuttgart eingeführten Systems er Straßenbahneinsatzkarren[2]) gesucht, obei es nach unserer Auffassung galt, den Rauminhalt er Straßenbahnwagen noch wirksamer auszunützen, als s auch bei den auf der Deutschen Verkehrsausstellung 925 gezeigten verbesserten Stuttgarter Poststraßenbahnagen der Fall war. Dies konnte nur durch den Bau ines besonders geeigneten Einsatzkarrens geschehen, der einerseits für den Hand- und Schlepperetrieb auf den Bahnsteigen geeignet war, andererseits sich n die Poststraßenbahnwagen so einfügte, daß der Raumerlust möglichst gering war. Nach längeren Versuchen elang es der Süddeutschen Waggonfabrik München-Sendling, eine Karrentype herauszubringen, die sich inzwischen ausgezeichnet bewährt hat (Abb. 3). Der aus isen und Holz gebaute 185 cm lange, 115 cm breite

Abb. 3.

Einsatzpostkarren.

nd (vom Boden gemessen) 190 cm hohe Einsatzkarren ßt bis 120 Pakete. Das sinnreich konstruierte Unterstell gestattet einen verhältnismäßig großen Radurchmesser (400 mm) bei möglichst tiefliegender Ladeäche. Der Karren hat an der Vorder- und Rückseite eine mit dem Drehgestell verbundene Deichsel, die im chgeschlagenen und gesicherten Zustand die dazugerige Radachse sperrt und so ein sicheres Fahren in der ichtung der jeweiligen Zugdeichsel ermöglicht. So kann r allem auf schmalen Bahnsteigen das Umkehren der rren vermieden werden. Auch das Einsetzen in die traßenbahn ist dadurch erleichtert. Die Deichsel selbst zum Handzug und zur Kupplung im Schlepperzug gemet. Die Kupplung erfolgt durch einfaches Einhängen s durchlochten Deichselkopfes in einen Zapfen ohne Verndung von Stiften, Sicherungsketten oder dgl. Abhende Teile wurden am Karren sorgfältig vermieden,

[2]) Beschrieben im Archiv für Post und Telegraphie 1924, 149 ff.

die Deichseln legen sich hochgeschlagen so dicht an die Karrenwand an, daß auch der seitliche Raumverlust in den Straßenbahnwagen ganz gering ist. Dieser weicht von der Stuttgarter Type zum Teil erheblich ab (s. Abb. 4). Verzichtet wurde vor allem aus mehrfachen Gründen auf den Einbau eines Obergeschosses, wie es auch der Stuttgarter Wagen auf der Deutschen Verkehrsausstellung noch aufwies. Die Münchener Wagen (erbaut von der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg) bestehen aus 5 (Triebwagen) oder 4 (Anhängewagen) Abteilen, die von beiden Seiten zugänglich und einzeln mit Rolladen verschließbar sind. Die Plattformen (gleichfalls mit Rolladen verschließbar) dienen zur Aufnahme von sperrigen Sendungen. Am Boden der einzelnen Abteile befinden sich Führungsschienen für die Einsatzkarren. Die Schienen enden auf beiden Seiten in bewegliche fächerförmige Rampenklappen, die hochgelegt den Einsatzkarren vor Hin- und Herschleudern während der Fahrt sichern und in herabgeschlagenem Zustand zur Überbrückung des Abstandes zwischen Straßenbahnwagen und Anfahrtsrampe und als Zwangsführung für die einzusetzenden oder herauszunehmenden Karren dienen. Das Einsetzen und Herausnehmen selbst geschieht von einer

Abb. 4.

Straßenbahnwagen.

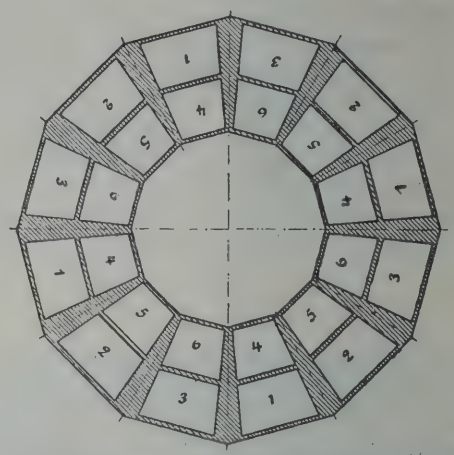
Rampe aus, deren Boden in gleicher Ebene mit dem Boden des Straßenbahnwagens liegt. Die Bedienung ist außerordentlich einfach, personal- und zeitsparend. Das Führerpersonal für den Poststraßenbahnbetrieb stellt die Postverwaltung, die Vergütung erfolgt nach einem Kilometersatz, der auch die laufende Instandhaltung der Wagen durch die städtische Straßenbahndirektion in sich schließt.

Die zweite entscheidende Frage betraf die »Mechanisierung« des in den neuen Räumen sich entwickelnden Postbetriebs. Bisher war das Postamt (PA) 3 auch in seiner Zustellabteilung auf den reinen Handbetrieb abgestellt gewesen. Beamte, denen die auf Handkarren von den Bahnsteigen kommenden Pakete durch Ablader zugereicht wurden, versahen die Sendungen mit den Nummern der Zustellbezirke und gaben sie über einen Tisch an das Abtragepersonal weiter. Dieses nahm, da eine sofortige Feinverteilung nach der großen Zahl der endgültigen Ausscheidungen (nahezu 100) nicht möglich ist, zunächst eine Grobverteilung nach 6 verschiedenen Rich-

tungen vor. Die Sechsteilung ergibt sich aus Folgendem. Zunächst befindet sich unter den ankommenden Sendungen eine erhebliche Menge, die nicht für das PA 3, sondern für andere Münchener Verkehrsämter bestimmt oder unrichtig nach München 3 PZ geleitet, von dort wieder weitergeht. Sodann teilt sich die Zustellung beim PA München 3, das ganz München links der Isar versorgt, in zwei große Abteilungen: die Firmenzustellung mit den Großfirmen und Hauptgeschäftsstraßen mit wenig privaten Empfängern und die übrige Stadtzustellung. Letztere ist in 4 Gruppen eingeteilt, von denen wiederum jede eine bestimmte Anzahl von Zustellbezirken umfaßt. Es ergeben sich also folgende 6 Grobausscheidungen: 1 bis 4 die 4 Gruppen der gewöhnlichen Stadtzustellung, 5 die Firmenzustellung, 6 die weitergehenden Sendungen. Die so ausgeschiedenen Pakete wurden bisher vom Abtrageperſonal auf Handkarren in die entsprechenden Packammern gebracht und dort in die Gefache der Zusteller eingereiht. Sollte der Neubau den Erfordernissen neuzeitlicher Verkehrswirtschaft entsprechen, so war zu prüfen, ob und in welchen Grenzen zur Verbesserung des Betriebs und zur Hebung der Wirtschaftlichkeit menschliche Arbeitskraft durch technische Hilfsmittel ersetzt oder wenigstens unterstützt werden könnte. Der damalige Stand der Fördertechnik stellte die Post vor eine neuartige Aufgabe. Außer einigen geraden Paketrutschen, auf denen die Sendungen in tiefer liegende Räume befördert wurden, und etlichen Laufbändern war nichts im Gebrauch der Postverwaltungen. Nur im Hauptpostgebäude zu Stockholm und nach diesem Muster in Oslo und Gotenburg waren schon Versuche einer systematischen Mechanisierung des Paketpostdienstes unternommen worden. Ich habe die dortigen Anlagen im »Archiv für Post und Telegraphie« 1925 Seite 85 ff. beschrieben. Doch konnten diese für die wesentlich kleineren schwedischen und norwegischen Verkehrsverhältnisse ausreichenden Anlagen nicht ohne weiteres für einen Paketverkehr vom Umfang des Münchener übernommen werden. Immerhin bot die skandinavische Studienreise wertvolle Anregungen, indem sie mit den einzelnen Bauelementen (Turmrutschen, Laufbänder, Steigbänder, Verteilerringe) und ihrer Verwendbarkeit in den verschiedenartigsten Verbindungen vertraut machte. Es galt also, auf Grund der so gewonnenen Erfahrungen etwas Neues, für den Paketverkehr einer deutschen Großstadt Geeignetes zu ersinnen. Die Anlage mußte so gebaut werden, daß sie, möglichst einfach zu bedienen, einem hohen Spitzenverkehr gewachsen ist, endlich, daß sie in den Betriebsräumen den Fußgänger-, Schlepper- und Handwagenverkehr in keiner Weise behindert. So entstand schließlich die nach einem gemeinsamen Patent des Reichspostministeriums Abteilung München und der Firma Mix & Genest in Berlin ausgeführte mechanische Zentralverteilungsanlage, die Paketverteilerturbine, so genannt, weil sie so, wie das Leitrad einer Wasserturbine dem Wasser die Richtung gibt, die Pakete an den für sie jeweils maßgebenden Platz leitet. Bei ihrer Konstruktion wurde an dem Gedanken einer erstmaligen Grobverteilung nach 6 Richtungen, wie sie sich bisher im Handbetrieb durch die Praxis herausgebildet hatte, festgehalten. Die »Turbine« ist dementsprechend eine Grobverteilungsanlage, die die ihr anvertrauten Pakete selbsttätig nach 6 verschiedenen Zielstellen, den Feinverteilungsstellen, bringt. Von einer Mechanisierung der Feinverteilung selbst wurde aus betriebsdienstlichen und wirtschaftlichen Gründen Abstand genommen. Diese erfolgt wie bisher mit der Hand.

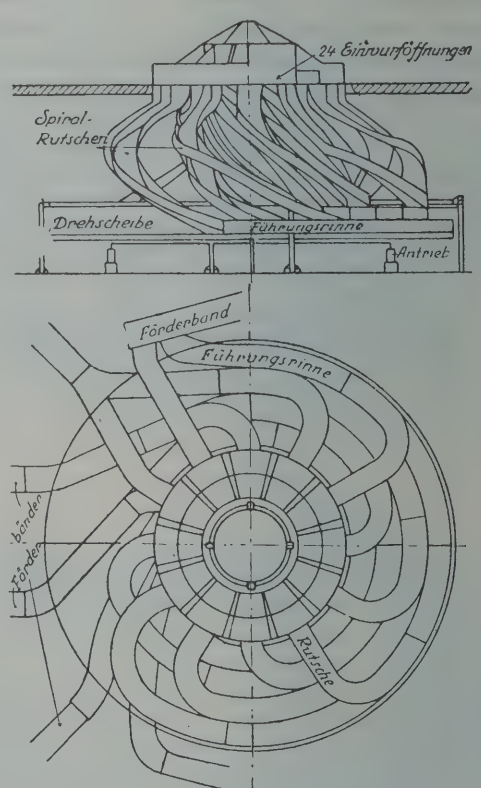
Die Verteilungsanlage besteht aus einem im Erdgeschoß aufgestellten Tisch von 7 m Durchmesser, in dem sich, in 2 konzentrische Ringe angeordnet, 24 Einwurfschächte — in jedem Ring 12 — befinden. Die

Abb. 5.



Grundrißschema der Verteilerturbine im neuen Paketzustellamt am Marsfeld in München.

Abb. 6.



Grundriß- und Aufrißzeichnung der Verteilerturbine im neuen Paketzustellamt am Marsfeld in München.

Schächte sind, wie Abb. 5 zeigt, mit Nummer 1 bis 6 der Weise bezeichnet, daß diese Nummern in regelmäßig Folge viermal im Kreise wiederkehren. Die mit der gl chen Nummer versehenen Schächte führen auf einem spät zu beschreibenden Wege zu ein und derselben Zielste (Feinverteilungsstelle), mit anderen Worten: von de

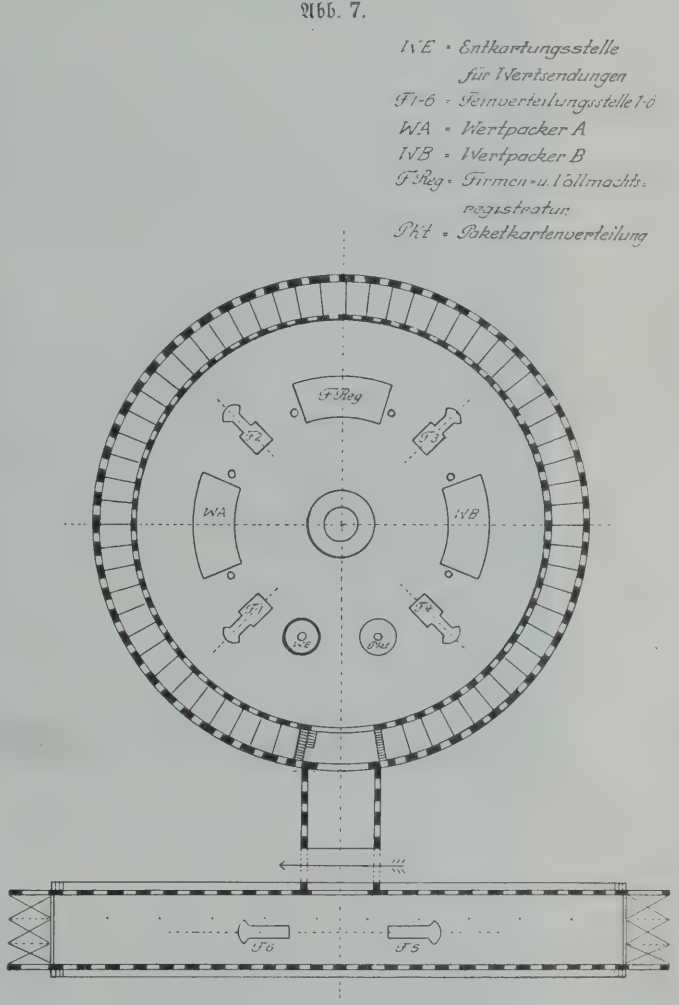
ɪisch aus kann jede der 6 Feinverteilungsstellen durch verschiedene Einwurfschächte beschickt werden. Die Anrdnung und die Nummernfolge der Schächte ist derart, aß von jedem Standort am Rand des Tisches aus jede eliebige Schachtnummer erreicht werden kann. Steht B. der Beamte vor Schacht 1 und 4, so hat er 3 und 6 nks, 2 und 5 rechts vor sich. Hat er seinen Stand vor /6, so ist 2 und 5 links, 1 und 4 rechts usw. Dieses us dem Fernsprechwesen übernommene System der ielfachschaltung ermöglicht es, daß an der Ange bis zu 12 Mann arbeiten, ohne sich gegenseitig zu ehindern. An die Einwurfschächte schließen sich, in den eller führend, Turmrutschen an, die über einer rehscheibe mit darüberliegenden 6 wagerechten hneckenförmig zum Rand der Scheibe gehenden Führungsrinnen enden (Abb. 6). Die 70 cm breiten Führungsrinnen bestehen aus 40 cm hohen Eisenblechwänden; r Boden ist die Drehscheibe. Sie sind so abgestützt, daß e ihre Lage behalten, wenn sich die Drehscheibe in Bewegung setzt, also ihr Boden wandert. Die 6 Führungsinnen entsprechen den Einwurfschächten 1 bis 6. Da diese ben am Einwurftisch viermal wiederkehren, so müssen je Rutschen mit der gleichen Nummer über einer Führungsrinne enden, also die 4 Einwurfschächte 1 mit anhließenden Rutschen 1 über Führungsrinne 1 usw. Demntsprechend gelangen alle in die Einwurfschächte 1 eingegten Pakete über die Rutschen 1 schließlich in Führungsinne 1 u. s. f. und werden von der sich drehenden Scheibe n den Führungsrinnen weitergeführt, bis sie schließlich am kand der Drehscheibe ausgeschleust und auf ein anhließendes Förder- oder Steigband übergeleitet erden. Bei der Führung von 4 Turmrutschen auf je eine innе, war zu berücksichtigen, daß die auf den weiter zuckliegenden Rutschen in die Führungsrinne gelangenden akete unter den mehr gegen das äußere Ende der Rinne egenden Rutschen durchwandern müssen, um zum Steigand zu gelangen. Infolgedessen münden nur die am meren Ende der Rinnen liegenden Rutschen unmittelbar ber der Drehscheibe, während die übrigen 70 cm über eser enden. Um einen freien Fall zu vermeiden, sind in eser Höhe am Ende der Rutschen bewegliche Wippen anbracht, die im Ruhezustand wagerecht liegen, beim Nierrgleiten eines Paketes ansprechen und den Übergang zur rehscheibe ermöglichen, um dann wieder durch ein egengewicht in die Ruhelage zurückgebracht zu werden.

Eine besondere und neue Bauart weisen die Steigänder auf, die die Sendungen von der Drehscheibe rnehmen und wieder ins Erdgeschoß zur Feinverteingsstelle bringen. Da sie aus mehrfachen Gründen il in einem Winkel bis zu 60 Grad hochgeführt werden ußten, war ihre Ausrüstung mit Greifern erforrlich, die ein Zurückgleiten der Pakete verhindern. Die reifer oder Mitnehmer sind in Abständen von 1,5 m f dem Steigband angebracht und haben rechenförmige estalt. Diesen Greifern entsprechen dort, wo der Überng von der Drehscheibe auf das Steigband erfolgt, echen, zwischen dessen Gliedern die einzelnen Greiferglier durchgehen. Gelangt ein Paket von der Drehscheibe f diesen Rechen, so bleibt es dort kurze Zeit, bis es n den Greifern in die Höhe genommen wird. Auf dem heitel des Steigbands angelangt, gleitet es über einen elförmigen Abwurftisch in ein flaches Becken, wo es zur Weiterbeförderung mit der Hand liegenbleibt. er Greifer, der es zur Höhe gebracht hat, geht wiederum rch einen entsprechenden Rechen zur Tiefe, nachdem er) nach Überschreiten des Höhepunkts durch eine einfache Steuerung tangential an das Steigband zurückgelegt hat, um ein Quetschen des am Kegel abrutschenden Pakets zu vermeiden.

Betriebsräume und Betriebsabwicklung.

Die oben geschilderte Lösung der fördertechnischen Probleme wurde für die gesamte Baugestaltung bestimmend. Aus ihr heraus empfing die Bauanlage in den betriebswichtigen Teilen ihren eigenartigen Grundriß und die charakteristische Formgebung. Die Verteilerturbine als Kern des Betriebs liegt in der Mitte eines Rundbaus mit 52 m Durchmesser, an dessen Außenseite sich 58 Zustellkabinen für die Stadtzustellung von 4 m Tiefe und 3 m Breite anreihen. Ein kurzer Halsbau verbin-

Abb. 7.



Grundriß des Rundbaus im Erdgeschoß.

det den Rundbau mit einem von Süden nach Norden laufenden Querbau (66 : 9 m), der die Firmenzustellung enthält (Abb. 7). Im Erdgeschoß des Rundbaus befindet sich zunächst in der Mitte der oben beschriebene Verteilertisch mit den 24 Einwurfschächten. In einem Abstand von 8 m vom Verteilertisch laufen in der Runde 5 Kabinen und symmetrisch angeordnet die 4 Feinverteilungsstellen 1 bis 4 (Abb. 7 und 8). Von den 5 Kabinen dienen die beiden runden dem Entkartungs bzw. dem Paketkartenverteilungsdienst, zwei weitere dem Wertpaketdienst (Verarbeitung der Wertsendungen und Ausgabe an die Zusteller), in der letzten Kabine ist die Betriebsaufsicht, das Firmen- und Vollmachtsregister

und die Ermittlungsstelle untergebracht. Der freie Raum zwischen Verteilertisch und Kabinen wird zur An- und Abfahrt und zur Hinterstellung der Einsatzkarren verwendet. In dem zwischen diesen Kabinen und den Zustellkabinen liegenden 7 m breiten Ring wickelt sich das Feinverteilungsgeschäft, der Verkehr der Zusteller bei Vorbereitung der Zustellfahrt usw. ab. Die Zustellkabinen, die an den beiden Längsseiten mit Gittergestellen zum Ausscheiden und Lagern der Pakete versehen sind, haben je eine Tür nach innen in den Rundbau und nach außen ins Freie. Dort stehen vor der Tür, durch ein vorspringendes Dach geschützt, die Zustellfahrzeuge, so daß aus der Kabine unmittelbar in die Wagen geladen werden kann.

Die Rolladen gehen hoch, die Einsatzkarren werden herausgenommen, zu einem Schlepperzug (Hansa-Lloydschlepper) gekuppelt und in die Mitte des Rundbaus zum Verteilertisch gefahren. Die Beamten des Grobverteilungsdienstes nehmen die Sendung vom Wagen und versenken sie der Aufschrift entsprechend in einem der Schächte 1 bis 6. Das Paket tritt nun seine unterirdische Wanderung an und erscheint schließlich an der zuständigen Feinverteilungsstelle im Erdgeschoß. Ein für die Firmenzustellung bestimmtes Paket z. B. verschwindet in einem der 4 Schächte Nr. 5, gelangt über die anschließende Turmrutsche 5 in Führungsrinne 5, wird durch die Drehscheibe auf ein Laufband 5 gebracht, geht auf diesem unter dem Halsbau und unter dem Straßenbahngleis

Abb. 8

Ansicht des Rundbaus im Erdgeschoß.

Das Kellergeschoß des Rundbaus enthält in einem abgeschlossenen Raum alle unterirdisch geführten Bauteile der Verteilerturbine (Rutschen, Drehscheibe, Lauf- und Steigbänder) — Abb. 9 —, ferner Kleiderablagen, Heizanlagen usw. Der Halsbau ist die Haltestelle der vom Hauptbahnhof kommenden Poststraßenbahnwagen. Im westlich davon gelegenen Firmenbau befinden sich die Feinverteilungsstellen 5 und 6 mit den dazugehörigen Stapelplätzen (Handkarren). Um der in der Firmenzustellung nötigen größeren Beweglichkeit willen wurde hier von festen Einbauten zur Lagerung der Sendungen abgesehen. Fünf große Flügeltüren an der Westseite des Firmenbaus führen zu einer Laderampe, von der aus die Kraftfahrzeuge beladen werden.

Der Betrieb wickelt sich auf folgende Weise ab. Die Straßenbahnwagen halten im Halsbau. Die Einfahrt ist so tief, daß der Boden des Halsbaus in einer Ebene mit dem Boden des Straßenbahnwagens liegt. durch in den Keller des Firmenbaus nach Steigband 5 und gleitet schließlich über den kegelförmigen Verteilertisch dem dort arbeitenden Feinverteiler zu (Abb. 10). Die Feinverteiler legen die Pakete nach den einzelnen Zustellbezirken ausgeschieden auf kleine Dreiradkarren, verbringen sie mit diesen in bestimmten Zeitabständen in die Zustellkabinen (im Firmenbau an die Stapelplätze) und lagern sie dort ein. Die Zusteller brauchen dann die Sendungen nur mehr mit den gleichfalls für sie bereitgelegten Paketkarten zu vereinigen und der Fahrtordnung entsprechend in die Elektromobile zu verladen.

Die Verarbeitung der Wertsendungen geschieht in der Weise, daß der Straßenbahnbegleiter die Sendungen zunächst dem Entkartungsbeamten (WE übergibt. Dieser weist sie nach Entkartung je nach der Wohnung des Empfängers dem Wertpacker A oder I zu, dem die weitere Verarbeitung, Lagerung und Ausgabe an die Zusteller obliegt. Die Paketkarten endlich werden vom Straßenbahnbegleiter zur Paketkarten

Abb. 9. Kellergeschoß des Rundbaus mit der Verteilerturbine.

verteilungsstelle verbracht, dort nach Zustellbezirken verteilt und schließlich unter teilweiser Benutzung einer kleinen Elektrohängebahn in die Zustellkabinen verbracht.

Seit Inbetriebnahme des neuen Amts sind dort in $4^1/_2$ Monaten rund 1,5 Millionen Pakete verarbeitet worden, und gleich in den ersten Wochen hat ein außerordentlich starker Weihnachtsverkehr besondere Anforderungen an die technischen Einrichtungen gestellt. Auf Grund der bisherigen Erfahrungen kann das Urteil dahin abgegeben werden, daß die Anlage alle in sie gesetzten Erwartungen erfüllt hat, und daß die von mancher Seite während des Baues geäußerten Besorgnisse und Zweifel wegen ihrer Leistungsfähigkeit sich als grundlos erwiesen haben. Es legens in die Schächte an. Ein geschickter und erfahrene Beamter wird die Anlage weit stärker ausnutzen als ei ängstlicher Neuling. Die Leistungsfähigkeit der Anlage i außerordentlich hoch. Für eine Stundenleistung vo 8 000 Paketen gebaut, bewältigt sie, wie ein Versuch b wiesen hat, einen Verkehr von mehr als 10 000 Pakete in der Stunde ohne Schwierigkeit. Wenn solche Belastun gen in Wirklichkeit auf absehbare Zeit auch nicht vorkom men werden, so ist die hohe Leistungsfähigkeit doch jet schon von größter Wichtigkeit. In den Morgenstunde von 6 bis 8 Uhr sind hohe Spitzenleistungen zu bewäl tigen, um die mit den Sackwagen angekommenen Sen dungen mit der Zustellfahrt um 8 Uhr noch restlos mi

Abb. 10.

Kegelförmiger Feinverteilertisch.

ist ohne weiteres klar, daß bei einer derartigen Neukonstruktion, die ohne jedes Vorbild ist, kleine funktionelle Störungen nicht von Anfang an restlos ausgeschlossen sein können. Soweit sich in den ersten Tagen und Wochen vereinzelte Mängel zeigten, wurde auf Grund sorgfältiger systematischer Beobachtungen die Ursache festgestellt und der Fehler behoben, so daß jetzt mehr als 98 v H aller angekommenen Sendungen mechanisch verteilt werden können. Nur bestimmte Arten von sperrigen Sendungen, z. B. übermäßig lange Sendungen (Schneeschuhe, Vorhangstangen u. dgl.), Sendungen, die nach 2 Seiten das Maß von 70 cm überschreiten (z. B. Körbe und Schachteln 70 : 80 : 110) endlich Sendungen, die sich wegen ihrer Form zur Beförderung auf den Rutschen nicht eignen (unverpackte Puppenwagen usw.) müssen beiseitegestellt und in den Arbeitspausen unmittelbar in die Zustellkabine verbracht werden. Sehr viel kommt es auf die Art des Einzubringen. Ohne Einsatzkarrenverkehr und mechanisc Verteilungsanlage wäre dies schlechterdings unmöglic Auch bei stärkster Belastung, wie sie z. B. der Weihnacht verkehr gebracht hat, arbeitet die Vielfachschaltung vo kommen störungsfrei. Die während des Baues von viel Seiten geäußerte Besorgnis, die Führung von 4 Rutsch auf eine Rinne werde zu Klemmungen, Stauungen u Beschädigungen der Pakete führen, hat sich als unbegrü det erwiesen. Auch die Lauf- und Steigbänder bewältig die gleichzeitig von 4 Rutschen kommenden Paketmass spielend. Die wirtschaftliche Wirkung der Verteilung anlage entspricht den gehegten Erwartungen. Bei schw cherem Verkehr beträgt die Personaleinsparung im Au zeichner- und Verteilerdienst gegenüber dem reinen Han betrieb 37 Mann, d. i. 51 v H, bei wachsendem Verke steigert sich, wie wir erwarteten, die Wirtschaftlichkei So betrug im Weihnachtsverkehr die Personaleinsparu

— wenn man lediglich den Personalstand von Weihnachten 1926 jenem von 1925 gegenüberstellt — 54 v H. Berücksichtigt man aber, daß der letzte Weihnachtsverkehr bedeutend stärker war als 1925, so ergibt sich eine Einsparung von nahezu 60 v H. Dazu kommt die große Ruhe, Übersichtlichkeit und Stetigkeit sowie die größere Schnelligkeit in der Verarbeitung, die sich wiederum während des Weihnachtsdienstes besonders deutlich gezeigt hat. Schließlich verdienen noch die Vorzüge des Rundbaues hervorgehoben zu werden, der sich als eine geradezu ideale Grundrißlösung für ein Zustellamt erwiesen hat.

So kann die Münchener Gesamtlösung wohl als geglückt bezeichnet werden, mag sie auch erst einen Anfang und keinen Schlußstein in der Mechanisierung und Rationalisierung des Paketpostbetriebs darstellen.

Die Entwicklung der Luftpost von 1922 bis 1926[1]).

Von Ministerialamtmann Gregor, Berlin.

Die Luftverkehrsunternehmungen und ihre Stellung zur Deutschen Reichspost.

Langsam, aber in ruhigem steten Vorwärtsschreiten erobert der friedliche, völkerverbindende Verkehr des 20. Jahrhunderts auch die Luft, nachdem der Verkehr früherer Zeiten in allmählicher mühsamer Entwicklung, die erst im 19. Jahrhundert zu einem schnelleren Zeitmaß überging, sich die Erdstraßen und Seewege dienstbar gemacht hatte. Heute wird die Wichtigkeit der Luftfahrt für den Verkehr, namentlich für die Postbeförderung, wohl in keinem Kulturlande mehr verkannt. Dabei ist es ganz natürlich, daß Staaten, wie das Deutsche Reich, die keine Kriegsluftfahrzeuge besitzen dürfen, aber über eine hoch entwickelte Technik verfügen, sich mit um so größerem Eifer der Verkehrsluftfahrt widmen, während Staaten mit großer kostspieliger Kriegsluftflotte das Hauptgewicht auf die Pflege dieses Kriegswerkzeugs legen und die Verkehrsluftfahrt vorläufig noch mehr nach staatspolitischen als nach verkehrspolitischen Gesichtspunkten bewerten. Deutschlands Weg war nach dem Ausgange des Weltkrieges vorgezeichnet. Die Waffenstillstands- und Friedensbedingungen beschränkten es auf den allerdings wichtigeren Teil der Luftfahrt, den friedlichen Luftverkehr, dessen Entwicklung nur durch den Krieg verzögert worden war. Wie auf vielen anderen Gebieten, wo es galt, Erfindungen und Entdeckungen zu einer für die Menschheit segensreichen Wirkung zu bringen, fanden sich auch diesmal deutsche Männer, die die große Bedeutung der Luftfahrt als Verkehrsmittel rechtzeitig erkannten und trotz widriger Umstände in schwerster Zeit es fertig brachten, einige regelmäßige Luftverkehrsverbindungen, die Grundlage unseres heutigen Luftverkehrs, zum Wohle der Allgemeinheit zu schaffen. Man kann nach der bisherigen Entwicklung des Luftverkehrs schon heute voraussagen, daß die Welt dem deutschen Volke einst für die aufopferungsvolle Pionierarbeit danken wird, die es für den Weltluftverkehr geleistet hat und noch weiter leistet.

Alle Mühe der in der Luftfahrt bahnbrechend tätigen Männer wäre aber schließlich doch vergebens gewesen, wenn nicht die Reichsregierung im Jahre 1920 in vollem Verständnis für die Lage zur rechten Zeit mit geldlicher Unterstützung eingegriffen hätte, obwohl die Geldnot auf allen Gebieten des öffentlichen Lebens auf das höchste gestiegen war. Für das Zustandekommen dieser Reichsbeihilfe wirkte die Deutsche Reichspost in hervorragendem Maße, da sie schon längst erkannt hatte, daß die deutsche Luftfahrt nicht nur wegen ihrer allgemeinen Bedeutung für den Verkehr, sondern auch wegen ihrer besonderen Wichtigkeit für die Postbeförderung unbedingt erhalten bleiben müsse. Beihilfen erhielten solche Unternehmungen, die sich verpflichteten, einen regelmäßigen öffentlichen Luftverkehr zu unterhalten und auf ihren Flügen Post mit sich zu führen. In Ausführung dieser Reglung wurde im Einvernehmen mit dem Reichsverkehrsministerium, der Verwaltungsbehörde des Luftverkehrs, festgesetzt, daß die Unternehmer auf jedem Fluge Post bis zu 100 kg frei zu befördern hätten. Den Unternehmern bezahlte die Deutsche Reichspost nur das Übergewicht, während sie für Postladungen bis 100 kg eine Vergütung an das Reichsverkehrsministerium abzuführen hatte. Der Vergütungssatz war bei beiden Zahlungen gleich. Gesichert war nun zwar die grundsätzliche Mitnahme der Post in den Flugzeugen, aber wie sich bald zeigte, noch nicht ein Flugdienst, der den Erfordernissen des Postverkehrs unbedingt und in jedem Falle entsprochen hätte. Es war nicht zu verkennen, daß man der Luftpost keinen Dienst erwiesen hatte, als man glaubte, den Luftverkehrsunternehmern gerade die Postbeförderung als unentgeltlich zu leistende Pflicht auferlegen zu müssen, ohne zugleich die Gewährung der Reichsbeihilfe von der tatsächlichen, das Verkehrsbedürfnis befriedigenden Erfüllung dieser Aufgabe abhängig zu machen. Wenn auch die Ausführung der Luftpostbeförderung nicht oft Anlaß zu Beanstandungen gab, so war doch der Zustand, den man bei Einführung der Reichsbeihilfe geschaffen hatte, auf die Dauer unhaltbar.

Die Frage fand im Jahre 1924 eine Lösung in dem Sinne, daß die Pflicht der Verkehrsgesellschaften zur Beförderung von 100 kg Post bei jedem Fluge aufrechterhalten blieb, daß aber die Bezahlung dieser Leistung wie bei den nicht durch Reichsbeihilfe unterstützten Flügen eine Angelegenheit wurde, die Post und Unternehmer in freier Vereinbarung miteinander zu regeln hatten. Damit war eine Lage hergestellt, die den Belangen der Deutschen Reichspost, der Unternehmer und der Verkehrswelt zu gleich entsprach. Die auf der Grundlage eines Freigewichts von 100 kg aufgestellten Bedingungen, unter denen die Deutsche Reichspost den Unternehmern 1920 die Luftpostbeförderung übertragen hatte, änderten sich im Laufe der Zeit wiederholt unter Anpassung an die Notwendigkeiten, die sich aus der Entwicklung des Luftpostverkehrs ergaben. So ging z. B. die Abrechnung mit den Verkehrsgesellschaften über die Luftpostvergütungen von den Oberpostdirektionen auf das Reichspostministerium über, als 1924 zum ersten Male besondere Mittel für die Luftpost in den Voranschlag der Deutschen Reichspost eingesetzt wurden, weil es unzweckmäßig gewesen wäre, diese beschränkten Mittel auf die Oberpostdirektionen zu verteilen und weil auch inzwischen unter dem Zwange der wirtschaftlichen Verhältnisse der Gedanke der Zusammenschließung

[1]) Vgl. Aufsätze: »Die Entwicklung der Luftfahrt und ihre Bedeutung für den Postverkehr«, Archiv 1920 S. 212 ff., und »Die Luftpost von 1920 bis 1922«, Archiv 1923 S. 253 ff.

bei den Verkehrsunternehmern sich immer stärker durchgesetzt hatte. Schon 1923 war die Zahl der Unternehmungen, von denen es 1922 noch 9 gegeben hatte, auf 3 zusammengeschmolzen, die den gesamten deutschen Luftverkehr in der Hand hatten. Dies waren 1. der Deutsche Aero Lloyd, 2. der Junkers-Luftverkehr, 3. die Deutsch-Russische Luftverkehrs-Gesellschaft. Soweit noch andere Verkehrsgesellschaften bestanden oder sich in der Folgezeit bildeten, handelte es sich um Zweiggründungen des Aero Lloyd oder der Firma Junkers oder um Unternehmungen der Länder, Provinzen und Städte zur Vertretung besonderer örtlicher Luftverkehrsbelange, schließlich aber auch, und zwar in den meisten Fällen, um gemeinsame Gründungen eines der beiden Großunternehmen mit Ländern, Provinzen oder Städten. Für die selbständige Durchführung eines öffentlichen Luftverkehrs, namentlich auch einer Postbeförderung, kamen alle diese kleinen Gesellschaften, deren Betriebsmittel naturgemäß sehr beschränkt waren, nur selten und nur auf unbedeutenden Linien in Betracht. Auf dem Gebiete des großen Luftverkehrs drängte die Entwicklung zu immer engerer Zusammenfassung der Luftfahrt treibenden Kräfte. Der scharfe Wettbewerb zwischen dem Deutschen Aero Lloyd und dem Junkers-Luftverkehr, der besonders im Sommerverkehr 1925 in Erscheinung trat, wirkte zwar befruchtend auf die deutsche Luftfahrt, zugleich aber auch in mancher wichtigen Frage, wo ein Zusammengehen am Platze gewesen wäre, unbestreitbar schädigend. Wirtschaftliche Gründe, denen sich schließlich niemand mehr entziehen konnte, erzwangen die Vereinigung der beiden Unternehmungen. Die Einheitsgesellschaft wurde unter Beteiligung des Reichs Anfang 1926 als »Deutsche Lufthansa A G« mit dem Sitze in Berlin gegründet.

Ob die Zusammenfassung des Luftverkehrs in der Hand eines einzigen, überwiegend privaten Unternehmens auch im Nutzen des Postverkehrs liegt, ist eine Frage, die sich heute noch nicht ohne weiteres beantworten läßt. Den gebührenden Einfluß auf die Geschäftsführung der Gesellschaft hat sich die Deutsche Reichspost dadurch gesichert, daß drei Mitglieder des Reichspostministeriums dem Aufsichtsrat angehören, und daß sie außerdem im Arbeitsausschuß und im Verkehrsausschuß je einen Sitz einnimmt.

Mit der Deutschen Lufthansa sind folgende allgemeine Luftpostbedingungen vereinbart worden:

1. Die Deutsche Lufthansa A G ist verpflichtet, bei jedem zur Postbeförderung benutzten planmäßigen Fluge Laderaum für ein bestimmtes Postladungsgewicht, dessen Höhe besonders vereinbart wird, frei zu halten.
2. Die Deutsche Reichspost gewährleistet dafür eine Mindestvergütung nach einem Satze, der für jede Beförderungsstrecke besonders vereinbart wird. Diese Vergütung ist zahlbar für jeden zur Postbeförderung benutzten, im regelmäßigen Dienste ausgeführten Flug.
3. Übersteigt die Postladung das vereinbarte Ladungsgewicht (vgl. Punkt 1), so erhält das Unternehmen für den überschießenden Teil eine Vergütung nach demselben Satze, der der Mindestvergütung (Punkt 2) zugrunde liegt. Gewichtsteile unter einem halben Kilogramm bleiben unberücksichtigt, Teile von einem halben Kilogramm und darüber werden als ein volles Kilogramm berechnet.
4. Deutsche Postladungen, die hintereinander auf mehreren Luftpostverbindungen innerhalb Deutschlands befördert werden, sind nur auf der ersten Verbindung vergütungspflichtig und bleiben daher auf den anderen Verbindungen bei der Feststellung des Übergewichts (Punkt 3) außer Betracht. Postladungen vom Auslande, die mit Luftpost in Deutschland eingehen und weiteren Luftpostlinien innerhalb Deutschlands zugeführt werden, bleiben auf diesen Linien bei Feststellung des Übergewichts gleichfalls unberücksichtigt.

   Luftpostbeförderungen auf Linien von Deutschland nach dem Auslande sind vergütungspflichtig.
5. Über die Vergütung rechnet das Kursbüro des Reichspostministeriums monatlich mit der Lufthansa ab.
6. Die Verkehrsgesellschaft verpflichtet sich, die erhaltene Postladung in einem geschützten Raume und in dem Flugzeuge so unterzubringen, daß Unbefugte sich mit ihr nicht befassen können.
7. Das Personal des Unternehmens ist zur Wahrung des Postgeheimnisses verpflichtet. Über den Postverkehr der Absender und Empfänger von Postsendungen dürfen Dritte nichts erfahren.
8. Das Unternehmen haftet der Deutschen Reichspost für die ihm anvertrauten Sendungen in dem Umfang, in dem die Postverwaltung den Absendern gegenüber haftpflichtig ist. Die im § 23 Abs. 1 Ziffer 3 des Luftverkehrsgesetzes vom 1. August 1922 vorgesehene Beschränkung der Haftpflicht findet auf die Luftpostbeförderung keine Anwendung.
9. Wird ein Flug nach einer Notlandung abgebrochen oder liegt die Wahrscheinlichkeit vor, daß die Post durch Überleitung auf die Erdbeförderungsmittel früher ihre Zielorte erreicht als bei Zurückhaltung für den Weiterflug, so hat der Flugzeugführer die Postladung mit größter Beschleunigung einem tunlichst an einer Hauptbahn gelegenen Postamte zuzuführen, damit die Sendungen möglichst schnell weitergeleitet werden können.
10. Sobald die Lufthansa in die Lage kommt, mit einem Fluge regelmäßig ein höheres Postladungsgewicht als das vereinbarte (Punkt 1) zu befördern, wird sie die Deutsche Reichspost sogleich davon benachrichtigen, damit u.a. neue Vereinbarungen getroffen werden können.
11. Kündigung steht beiden Teilen mit 14tägiger Frist zu und kann sich sowohl auf den gesamten Luftpostverkehr als auf einzelne Linien erstrecken, doch ist das Unternehmen für ein vorzeitiges Einstellen der Postbeförderung nicht verantwortlich zu machen, wenn es gleichzeitig den Flugbetrieb aus Gründen, die es nicht zu vertreten hat, einstellen muß.
12. Werden die Vereinbarungen von dem Unternehmen nicht gehalten, ohne daß solche Gründe vorliegen, so ist die Deutsche Reichspost berechtigt, ohne Kündigungsfrist vom Abkommen zurückzutreten.

Daneben wurden auch in besonderen Fällen Abkommen getroffen, bei denen die Luftpostvergütung nach dem tatsächlich beförderten Ladungsgewicht zu berechnen war, doch bildete fortan die Gewährleistung einer Mindestvergütung die Regel. Die Höhe dieser Mindestvergütung wurde für jede Linie besonders festgesetzt und richtete sich nach der Bedeutung der Linie und der Menge der zu erwartenden Post. Das mit der Deutsch-Russischen Luftverkehrsgesellschaft für die Luftpostbeförderung auf der Linie Königsberg (Pr.)–Moskau getroffene Abkommen entsprach ungefähr den mit der Lufthansa vereinbarten Bedingungen. Schwieriger gestalteten sich die Verabredungen, wenn an einem Flugbetriebe auch ein ausländisches Unternehmen

beteiligt war oder wenn der Betrieb ganz in der Hand eines solchen Unternehmens lag. Dann übernahm bisher gewöhnlich die Lufthansa, die mit allen bedeutenden Luftverkehrsgesellschaften des Auslandes in der »International Air Traffic Association« zusammengeschlossen ist, der Deutschen Reichspost gegenüber alle Rechte und Pflichten des fremden Unternehmens. Sie empfing also die Vergütung für dessen Leistungen und haftete für die während der Beförderung an der Postladung entstehenden Schäden. Eine ziffernmäßige Beschränkung der Haftsumme[2]), wie sie das Luftverkehrsgesetz vom 1. August 1922 im § 23 vorsieht, kann natürlich bei Luftpostbeförderungen nicht in Frage kommen.

Die Verträge der Deutschen Reichspost mit Luftfahrtgesellschaften haben heute noch nicht dieselbe Bedeutung wie etwa ein Vertrag mit der »Hapag« oder dem »Norddeutschen Lloyd«, aber niemand weiß, ob nicht schon die Zeit nahe ist, in der ein Luftpostabkommen im großen Fernverkehr, vielleicht auch im überseeischen Verkehr, eine hervorragende Rolle spielen wird.

Das Luftpostnetz.

Die im Jahre 1923 einsetzende Verschmelzung der Luftverkehrsunternehmungen zu größeren leistungsfähigen Gesellschaften und das Ausscheiden der kleinen wirtschaftlich schwachen Unternehmungen aus dem Luftverkehr wurde durch den raschen Verfall der deutschen Währung noch beschleunigt. Für die Gestaltung des Luftpostnetzes war dieser Gang der Ereignisse bestimmt kein Nachteil. Bis dahin war es oft nicht möglich gewesen, die Luftverbindungen lediglich nach dem Verkehrsbedürfnis einzurichten, weil nicht nur auf die beschränkten Betriebsmittel der Unternehmer, sondern auch darauf Rücksicht genommen werden mußte, wo sich eine Bodenordnung für den Flugdienst, d. h. die Anlage von Flugplätzen, Nachrichtendienst usw., am billigsten herstellen ließ. Unter solchen Verhältnissen hatte natürlich der kostspieligere Luftverkehr mit dem Auslande am stärksten leiden müssen, obwohl gerade sein Ausbau allerseits als dringend notwendig erkannt worden war. Hierin trat im Jahre 1923 ein völliger Umschwung ein. Die großen, sehr rührigen Luftverkehrsgesellschaften beschritten mit Unterstützung des Reichs den Weg, der auch den Zielen der Deutschen Reichspost entsprach und seitdem nicht mehr verlassen wurde: In erster Linie Schaffung zwischenstaatlicher Luftverbindungen und daneben Einrichtung innerdeutscher Zubringerlinien. Der Anfang dieses neuen Verkehrsabschnitts war wie der erste Anfang im Jahre 1919 mühsam und bescheiden, aber es gelang immerhin, mit wenigen Linien ein Verkehrsnetz herzustellen, das im Westen bis London, im Norden bis Kopenhagen, im Osten bis Reval und Moskau und im Süden bis Genf und Wien reichte. Das Gerippe eines zwischenstaatlichen Luftverkehrs mit dem Mittelpunkt in Berlin, dem »Luftkreuz Europas«, wie es häufig genannt wird, war geschaffen. Zubringerlinien im Innern Deutschlands fehlten in diesem Netz noch ganz. 1923 war eben das eigentliche Geburtsjahr des zwischenstaatlichen Verkehrs, gegen den alle anderen Luftfahrtwünsche zunächst zurücktreten mußten. Das Jahr 1924 brachte außer einer Verstärkung des Verkehrs mit England eine Erweiterung des Netzes bis Helsingfors und Budapest, einige allerdings ziemlich unregelmäßig betriebene Zubringerlinien mit Kleinflugzeugen und zum ersten Male zwei Linien für den Nachtverkehr: Berlin–Stockholm (Junkers) und Stettin–Kopenhagen (Aero Lloyd). Bei der hohen Bedeutung der Nachtflüge für die Postbeförderung war es selbstverständlich, daß die Deutsche Reichspost den ersten Versuchen eines Nachtflugdienstes ihre besondere Aufmerksamkeit zuwandte und sie nach Kräften förderte. Personen wurden bei den Nachtflügen nicht befördert. Leider konnten diese Flüge nur während einer kurzen Zeit ausgeführt werden, da sie erst im Spätsommer begannen und im Herbst wegen zu großer flugtechnischer Schwierigkeiten eingestellt werden mußten.

Eine weitere Vermehrung der nach dem Auslande führenden Linien in Verbindung mit einem starken inländischen Luftpostnetz war im Sommer 1925 zu verzeichnen. Das Zustandekommen verhältnismäßig zahlreicher Inlandslinien war zum größten Teile dem Verhalten der Länder, Provinzen und Städte zu verdanken, die die Einrichtung von Flugverbindungen, wenn sie ihren Verkehrsbedürfnissen entgegenkamen, mit anerkennenswertem Eifer förderten. Im Laufe des Sommers wuchs das Luftpostnetz auf 34 Linien an, unter denen sich — zum ersten Male seit 1922 — wieder einige Verbindungen mit Seebädern befanden. Auch die Pflege des Nachtflugdienstes war nicht vergessen, da der Junkers-Luftverkehr wieder die Linie Berlin–Stockholm, später die Teilstrecke Berlin–Malmö, nachts beflog, während der Deutsche Aero Lloyd einen Nachtverkehr zwischen Berlin und Hamburg einrichtete. Soweit der Luftpostverkehr nicht schon im Herbst eingestellt wurde, endete er allgemein am 23. Dezember 1925, weil zur Vorbereitung des Zusammenschlusses der beiden großen Luftfahrtgesellschaften eine Ruhepause benötigt wurde. Nur der von der englischen Imperial Airways Ltd. betriebene Luftverkehr Köln–London blieb weiter bestehen.

Nach Gründung der Deutschen Lufthansa wurde der deutsche Luftverkehr im April 1926 in verstärktem Umfange wiederaufgenommen. Bald umfaßte das Luftpostnetz 50 Linien und verband Deutschland mit England, den Niederlanden, Frankreich, Schweden, Dänemark, Finnland, Litauen einschl. Memelgebiet, Sowjet-Rußland, Österreich, Ungarn, der Tschechoslowakei, Jugoslawien, Rumänien, der Türkei, der Schweiz und der Freien Stadt Danzig. Eine Reihe innerdeutscher Luftposten besorgte den Zubringerdienst für die zwischenstaatlichen Verbindungen. Nachtverkehr bestand auf der Linie Berlin–Königsberg (Pr.) zum Anschluß an den Flugdienst Königsberg (Pr.)–Moskau. Bei dem im Oktober einsetzenden Winterverkehr 1926/1927 verminderte sich die Zahl der Linien zwar auf 22, doch bedeutete dies immer noch einen Betrieb, wie er bis dahin im Winter weder in Deutschland noch in irgendeinem andern Lande unterhalten worden war. Nachdem die ersten Entwicklungsjahre jetzt überwunden sind, kann man wohl annehmen, daß das deutsche Luftpostnetz auch nicht mehr vorübergehend jemals aus dem Verkehr verschwinden wird. Wie es im Sommer 1927 aussieht, zeigt die nachstehende Skizze (S. 184).

Flugpläne.

Die Entwicklung des Luftverkehrs ist auch bei zweckmäßigster Linienführung eine Flugplanfrage. Die Deutsche Reichspost hat sich daher außer der Mitwirkung bei der Gestaltung des Liniennetzes auch das Recht vorbehalten, die Flugpläne gemeinsam mit dem Reichsverkehrsministerium festzusetzen. Was die Linienführung betrifft, so liegt es auf der Hand, daß die Belange des Postverkehrs nur im Zusammenhang mit einer ganzen Reihe anderer Bedürfnisse berücksichtigt werden können und daß schließlich die

[2]) Höchstersatz für Sachschäden ist zur Zeit auf 5 000 Reichsmark festgesetzt (Verordnung vom 6. Februar 1924 zur Änderung der Haftpflichthöchstsummen im Kraftfahrzeug- und im Luftverkehr).

Kostenfrage entscheidend sein muß. Es ist unvermeidlich, daß namentlich im innerdeutschen, durch Reichsbeihilfe nur gering unterstützten Verkehr auch Linien entstehen, die für die Postbeförderung keine große Bedeutung haben. In jedem Falle ist es aber wichtig, einer Linie d e n Flugplan zu geben, der den Verkehrsbedürfnissen am besten entspricht, wobei es oft schwer ist, Postverkehr und Personenbeförderung gleichmäßig zu berücksichtigen. Dazu treten vorläufig noch andere Hindernisse, die für die sonstigen

Viele Unzuträglichkeiten entstanden dem Luftpostverkehr früher durch die überaus häufigen Änderungen der Linien und Flugpläne, die fast immer durch die wirtschaftlichen Verhältnisse der Luftverkehrsunternehmungen oder durch flugtechnische, bei Einrichtung des Verkehrs nicht vorausgesehene Gründe bedingt waren. Dadurch kam in den ganzen Verkehr eine Unsicherheit, die auf Unbeteiligte manchmal den Eindruck der Planlosigkeit machte und der Benutzung der Luftpost abträglich war. Ein Ende fand

Verkehrsmittel nicht in Frage kommen, z. B. die Unmöglichkeit der Einrichtung regelmäßiger Nachtflüge, wo es an der entsprechenden Bodenordnung (Erdbeleuchtung) fehlt, ferner die Eigentümlichkeiten der Witterung, wie häufige Nebelbildung in bestimmten Gegenden und zu bestimmten Tageszeiten, das Fehlen geeigneter Unterkunftsräume für die Flugzeuge auf einigen Flugplätzen und andere technische Gründe. Das Reichspostministerium ist dauernd bemüht, trotz dieser Schwierigkeiten Flugpläne zustande zu bringen, die den Forderungen des Postverkehrs einigermaßen Rechnung tragen und hat mit dieser Arbeit im großen ganzen auch Erfolg gehabt. Bei weit ausgedehnten Linien ohne Vorkehrungen für den Nachtverkehr ergibt sich der Flugplan meistens zwangläufig aus der Notwendigkeit, die gesamte Tageszeit für die Flüge auszunutzen.

dieser Zustand bei der Wiederaufnahme des Luftverkehrs im Frühjahr 1926. Von diesem Zeitpunkte an wurde der im gesamten Verkehrswesen geltende Grundsatz, den Verkehrsplan für eine bestimmte, im voraus bekanntzugebende Zeit festzulegen, auch auf den Luftverkehr übertragen. Innerhalb dieser Zeit durfte nichts geändert werden. Darin lag ein bedeutender Fortschritt, denn nun konnte man eigentlich erst von einem regelmäßigen Luftverkehr sprechen. Da es im Flugdienst vor allem noch auf die Ausnutzung der Tagesstunden ankommt, wurde das Flugjahr, abweichend vom Eisenbahnverkehr, für den Flugplanwechsel in d r e i Abschnitte geteilt:

1. Sommerverkehr von Mitte April bis Ende August (Ausnutzung von etwa 14 Tagesstunden).
2. Übergangszeit vom 1. September bis Mitte Oktober (Ausnutzung von etwa 11 Tagesstunden).

3. Winterverkehr von Mitte Oktober bis Mitte April (Ausnutzung von etwa 7 Tagesstunden).

In der Regel liegen die Flugpläne so, daß sie, wie schon wähnt, bei den großen zwischenstaatlichen Linien, z. B. Berlin–London oder Berlin–Genf, die gesamte Tageszeit edecken oder daß 2 auch 3 kürzere Flugstrecken anein ndergereiht werden. Natürlich muß bei allen wichtigeren lügen auch auf gute Anschlüsse an die Eisenbahnver indungen, besonders an die Nachtzüge, Bedacht genommen erden, wie überhaupt der ganze Luftverkehr nicht als ein sich abgeschlossener Dienst, sondern als Ergänzung der lteren Verkehrseinrichtungen zu bewerten ist. Daran ird auch die allgemeine Einführung eines Nachtflug ienstes kaum etwas ändern, weil der Nachtverkehr, enigstens der Reiseverkehr, selbst dann noch im wesent chen der Eisenbahn zufallen wird. Wichtig ist es für as Zusammenwirken der Verkehrsmittel auf dem Gebiete es Flugplanwesens, daß die Luftverkehrsgesellschaften seit 925 an den zwischenstaatlichen Eisenbahnfahrplan onferenzen mit Sitz und Stimme teilnehmen. Störend t zur Zeit nur der Umstand, daß die Geltungsdauer der lugpläne und die der Eisenbahnfahrpläne noch nicht leichmäßig festgesetzt sind. Es muß unbedingt erreicht erden, daß die Sommer- und Winterpläne des Luftver hrs und der Eisenbahn zur gleichen Zeit gewechselt erden. Auch der Mangel, daß im Luftverkehr seit 1922 r Sonntagsdienst abgeschafft worden ist, wird auf die auer nicht bestehen bleiben können.

Von wenigen Ausnahmen abgesehen, werden die Luft stlinien in jeder Richtung werktäglich nur einmal be ogen, doch hat es auch schon Linien mit 3 bis 4 Hin- und ückflügen gegeben, z. B. die Bäderlinie Bremerhaven– elgoland und die Linie München–Innsbruck im ommer 1926.

Das Luftpostnetz mit den Flugplänen wird im Amts att des Reichspostministeriums veröffentlicht. Außer em erhalten die Dienststellen seit 1925 besondere Ab ucke der Flugpläne in Heftform.

Abwicklung des Flugdienstes.

Solange der Verkehr mit Luftfahrzeugen den Witte ungseinflüssen stärker unterworfen ist als der Verkehr it den Erdbeförderungsmitteln, wird man nicht damit chnen können, daß die Regelmäßigkeit des Luftverkehrs r des älteren Verkehrs völlig gleichkommt. Zweifellos t die Luftfahrt in dieser Hinsicht während der letzten ahre erfreuliche Fortschritte gemacht, aber gewaltiger rbeit wird es noch bedürfen, bis wir einen durch alle ahreszeiten mit unveränderter Planmäßigkeit weiter ufenden Flugdienst erhalten.

Durch seine Abhängigkeit von der Witterung und seine usammendrängung auf die Tagesstunden war der Luft rkehr bisher im wesentlichen zu einem »Saisondienst« stempelt, der sich auf die sogenannte gute Jahreszeit be hränken mußte. Nach dem mißglückten Versuche eines lugdienstes im Winter 1920/1921 war man in der olgezeit bestrebt, alle Kräfte zur Durchführung eines öglichst ausgedehnten Sommerdienstes zusammen fassen. Der Winterflugdienst wurde zunächst völlig rückgestellt. Erst im Winter 1924/1925 versuchten die ermüdlichen Luftverkehrsgesellschaften wieder die Fort tzung des Betriebes auf einigen Linien, doch waren e Ergebnisse, von einer Ausnahme abgesehen, noch nicht befriedigend, daß die Deutsche Reichspost die Luft stbeförderung den ganzen Winter über hätte auf chterhalten können. Die Deutsche Reichspost ent schloß sich damals nicht gern zur Einstellung des Luft postdienstes auf den meisten Linien, doch war schließlich die Erwägung ausschlaggebend, daß eine Weiterführung des unzulänglichen Verkehrs noch ungünstiger gewirkt hätte als seine vorübergehende Aufhebung, weil Enttäu schungen, die die Postversender mit der Luftpost erleben, gewöhnlich dazu führen, daß diese fortan überhaupt ge mieden wird. Dagegen schadet es nichts, wenn ein Ver kehr nur während einer bestimmten Jahreszeit, in dieser aber zuverlässig, betrieben wird, denn es dürfte kaum einen Menschen, mindestens aber keinen Geschäftsmann geben, der gute Postverbindungen, die ihm Vorteil bringen kön nen, nur deshalb ablehnt, weil sie ihm nicht dauernd zur Verfügung stehen. Im Winter 1925/1926 wurde wie derum auf einer Reihe von Linien mit Luftpostbetrieb weitergeflogen, doch mußte, wie oben bereits erwähnt, der gesamte Flugbetrieb wegen Umgestaltung der Luftver kehrsunternehmungen im Dezember aufhören. Im letzten Winter (1926/1927) war das Wetter wie beim ersten Winterbetrieb (1920/1921) größtenteils ziemlich unbestän dig. Es gab wenig klare Frosttage, dafür um so häu figer Nebelbildung, die besonders den Flugdienst auf den Strecken über die deutschen Mittelgebirge beeinträchtigte. Trotz dieser Schwierigkeiten, die natürlich auch die Luft postbeförderung zeitweise ungünstig beeinflußten, sah die Deutsche Reichspost diesmal von der Aufhebung des Luft postdienstes ab, weil es ihr wertvoll erschien, auch einmal in einem Winterverkehr größeren Stils Erfahrungen zu sammeln.

Betrachtet man die Flugleistungen der deutschen Ver kehrsgesellschaften im Jahresdurchschnitt, so begegnet man der erfreulichen Tatsache, daß sich die Regelmäßigkeits ziffer namentlich im Sommer 1926 in bemerkenswerter Weise gehoben hat. Dieses Ergebnis ist wohl in erster Linie den Fähigkeiten des bewährten Fliegerpersonals zu verdanken, daneben aber auch der Flugsicherung durch einen verbesserten Wetterdienst und der Vermehrung der großen mehrmotorigen Flugzeuge unter völliger Ausschal tung älterer, wenig leistungsfähiger Maschinen. Jeder Flugzeugführer erhält vor dem Antritt eines Verkehrs fluges von der Wetterdienststelle des Flughafens eine Mel dung, die über das auf den einzelnen Flugteilstrecken herr schende Wetter Auskunft gibt. Am Flugsicherungsdienst beteiligen sich bekanntlich freiwillig auch zahlreiche Post ämter, indem sie ihre Wetterbeobachtungen den Wetter warten oder den Wetterdienststellen der Flughäfen tele graphisch mitteilen (»Postobstelegramme«). Die Groß flugzeuge führen Funkgerät, sodaß sich die Führer wäh rend des Fluges mit den Wetterdienststellen der Flughäfen, u. U. auch mit dem Preußischen Aeronautischen Observa torium in Lindenberg (Kr. Beeskow) verständigen können.

Die Zahl der Unfälle im Luftverkehr ist verhältnis mäßig gering geblieben. Im Jahre 1926 war trotz be deutender Vermehrung der Flüge nur ein einziger Unfall zu verzeichnen, der den Tod von Fluggästen herbeiführte. Fast immer, wenn die Kunde von einem Flugunglück die Öffentlichkeit beunruhigte, handelte es sich um Sport-, Kunst- oder Lehrflüge, bei denen die Unfallmöglichkeiten naturgemäß viel zahlreicher sind als bei Verkehrsflügen, wo keine andere Bedingung zu erfüllen ist, als Reisende und Ladung innerhalb einer Zeit, die ohne Rekord leistungen eingehalten werden kann, sicher an das Ziel zu bringen. Die Sorge um das Leben der ihm anvertrauten Fluggäste ist die erste Pflicht des Piloten. Dahinter müssen eben die übrigen Aufgaben, auch die Pflicht der

Postbeförderung, zurückstehen. Die in allen Flughäfen vertretene Polizei hat sich in Preußen im Einvernehmen mit dem Reichsverkehrsministerium das Recht vorbehalten, den Antritt von Verkehrsflügen, die nach Ansicht der Wetterdienststelle gefährlich erscheinen, vom Flugzeugführer und der Flugleitung aber für durchführbar gehalten werden, zu untersagen. Es mag dahingestellt sein, ob dieses Verfahren, daß die Eigenart des heutigen Flugbetriebes besonders gut kennzeichnet, noch allgemein aufrechterhalten werden kann, wenn einmal die Passagiere von den Postflügen getrennt sein werden.

Bei den glücklicherweise nur seltenen Unfällen ist es manchmal auch zu Verlusten oder Beschädigungen der Luftpostladung gekommen. So sind bei Landflügen in einigen Fällen geringe Postmengen, darunter Zeitungen, durch Feuer, das im Vergaser der Flugzeuge entstand, zerstört worden und bei Wasserflügen einige Sendungen ins Wasser gefallen und verlorengegangen. Einmal entstand nach einer Notlandung ganz überraschend ein Brand, der so schnell um sich griff, daß sich nur die Reisenden retten konnten, während Gepäck, Fracht und Post vernichtet wurden.

Die Zahl der Flugunfälle, die heute schon keinen Anlaß zu Besorgnis mehr bietet, wird bei der fortschreitenden Verdrängung der einmotorigen Flugzeuge durch Großflugzeuge weiter sinken. Dann wird sich die Öffentlichkeit auch allmählich daran gewöhnen, Unfälle im Luftverkehr nicht mehr, wie es jetzt noch geschieht, einer besonderen Gefährlichkeit des Flugbetriebs zuzuschreiben, sondern ebenso wie andere Verkehrsunfälle, vor denen kein Betrieb sicher ist, zu bewerten.

Der Flugdienst im Nebel und bei Dunkelheit.

Mit Eifer hat die Flugtechnik in den letzten Jahren an der Überwindung der Schwierigkeiten gearbeitet, die sich der Luftfahrt immer noch in der Gestalt des Nebels und der Dunkelheit entgegenstellen. Außer dem Funkgerät, das die Großflugzeuge besitzen, sind es im wesentlichen 4 Instrumente, die das Fliegen in unsichtigem Gelände erleichtern sollen:

1. Kompasse,
2. der Gyrorektor, ein auf dem Kreiselgesetz beruhender verfeinerter Neigungsmesser,
3. der Höhenmesser,
4. der Abtriftsmesser.

Versucht, aber noch nicht eingeführt, ist ferner das Behmsche Schallot, ein Gerät, mit dem Schüsse ausgelöst werden und der von der Erde zurückgeworfene Schall wieder aufgefangen wird. Die Zeit, die bis zum Wiederauffangen des Schalles vergeht, wird vom Apparat automatisch angezeigt und auf einem Zeigerblatt in die Entfernung des Flugzeugs vom Erdboden übersetzt.

Alle diese Geräte können jedoch nicht die Gefahren vollständig ausschalten, die eine Landung, besonders eine Notlandung in unbekanntem Gelände bei Nebel mit sich bringt. Deshalb ist der Nebel auch heute noch ein recht unangenehmer Verkehrsstörer. Auf seine Schuld sind fast alle Flugausfälle zurückzuführen, zu denen sich die Luftverkehrsunternehmungen namentlich in den Wintermonaten gezwungen sehen. Die Technik wird auch mit diesem Feinde der Luftfahrt aufzuräumen wissen. Daß die Verkehrsgesellschaften unter den heutigen Verhältnissen zum Vorteil der Verkehrssicherheit noch mit gewisser, nicht zu weit getriebener Vorsicht verfahren, wird man nur billigen können.

Die Einrichtung von Nachtflügen ist weniger eine Frage der Technik als eine Geldfrage. Sie lassen sich beim Vorhandensein einer genügenden Bodenordnung, vor allem einer guten Streckenbeleuchtung, ebenso durchführen wie Tagesflüge, wobei natürlich schlechte Witterung, namentlich Nebelbildung, ebenso stört wie am Tage. Wegen der hohen Kosten der Erdbeleuchtung und der Herrichtung von Notlandeplätzen, die auf jeder Nachtflugstrecke nötig sind, können solche Anlagen nur da in Frage kommen, wo mit einem ständigen Flugbetriebe ohne Veränderung der Linienführung zu rechnen ist. Die Linienführung regelt sich bei Nachtflügen meistens nach anderen Gesichtspunkten als bei Tagesflügen. Während bei Tagesflügen gewöhnlich die gerade Linie eingehalten werden kann, empfiehlt es sich beim Nachtflugdienst, entweder den Eisenbahnstrecken, wie z. B. 1925 auf dem Nachtfluge Berlin–Hamburg, oder den Flußläufen zu folgen. Hauptbahnstrecken sind als Flugwege geeignet, weil sie größere Orte und Städte berühren, die mit ihren Lichtern die Zurechtfindung sehr erleichtern. Flüge über Wasserläufen sind deshalb vorteilhaft, weil diese sich vom übrigen Gelände gut abheben. Allerdings kommt es auch ziemlich oft vor, daß die Flüsse mit ihren Tälern unter Nebel liegen. Für den Postverkehr ist das Fliegen entlang der Eisenbahn am günstigsten, weil beim plötzlichen Abbrechen eines Fluges auf Notlandeplätzen, die in Zwischenräumen von etwa 30 km vorgesehen werden müssen, die Postladung schnell auf die Eisenbahn übergeleitet werden kann.

Als Leuchtfeuer für den Flugdienst hat man erprobt: Elektrische Stromquellen-Drehfeuer und Strom-Röhren sowie Acetylen- und Ölgas-Leuchtbaken. Auch einfaches Holzfeuer, Abbrennen von Holzstößen, hat auf Nachtflugstrecken, z. B. Berlin–Warnemünde 1924, schon gute Dienste geleistet. Die Versuche mit den verschiedenen Beleuchtungsarten sind noch nicht abgeschlossen. Die allgemeine Einführung eines einzigen Verfahrens wird wohl kaum möglich sein, da hier außer dem Kostenpunkt auch die Frage zu berücksichtigen ist, welches System nach der Beschaffenheit des zu befliegenden Geländes am zweckmäßigsten ist. Zur Beleuchtung des Geländes vom Flugzeug aus sind die Nachtflugzeuge mit Bordscheinwerfern ausgerüstet, die die Aufgabe haben, beim Fliegen in niedriger Höhe Hindernisse sichtbar zu machen und den Boden bei Aufstieg und Landung zu erhellen. Außerdem führen die Flugzeuge zur Verhütung von Zusammenstößen farbige Bordlichter.

Die Deutsche Reichspost schenkt dem Nachtflugwesen ganz besondere Beachtung, weil von seiner Entwicklung die wirtschaftliche Nutzbarmachung des Luftverkehrs für die Postbeförderung überhaupt abhängt. Die Wichtigkeit des Nachtluftpostdienstes ergibt sich auch aus der Tatsache, daß die einzige Nachtflugstrecke des Jahres 1926, Berlin–Königsberg (Pr.), die den Anschlußverkehr an die Linie Königsberg (Pr.)–Moskau vermittelte, vor allen Luftpostlinien den weitaus stärksten Briefpostverkehr aufzuweisen hatte.

Luftpostdienst und Luftpostgebühren.

Die Deutsche Reichspost hat den Luftpostdienst durch die »Bestimmungen über den Luftpostverkehr« geregelt, die auch die Bedingungen für die Luftpostbeförderung enthalten (vgl. § 63 der Postordnung vom 22. Dezember 1921 RGbl. II S. 1609). Sie hat diese Bestimmungen in Verwertung der Erfahrungen, die bei dem allmählich wachsenden Betriebe gewonnen wurden, und in Anpassung

n die Verkehrsbedürfnisse, die bei einem so jungen Verehrszweig nichts weniger als stetig waren, wiederholt ndern müssen. Wegen der verhältnismäßig häufigen nderungen und wegen der Notwendigkeit, den Auskunfts- und Schalterstellen besondere Abdrucke der Bestimmungen in die Hand zu geben, sind die Vorschriften, bgesehen von den Bestimmungen über Luftpostzeitungen, isher noch nicht in die Allgemeine Dienstanweisung ingearbeitet worden, sondern jährlich vor dem Beginn es Sommerverkehrs als besonderes Druckwerk (Anlage um Amtsblatt) erschienen. Daneben wird den Postämtern eit 1923 eine Übersicht »Luftpostgebühren« und seit 925 auch eine »Gebührentafel für Luftpostpakete« geiefert. Das Paketpostbuch bringt an den entsprechenden Stellen Hinweise auf diese Gebührentafel, während das Briefpostbuch einen Auszug aus den »Bestimmungen über en Luftpostverkehr« nebst einer Zusammenstellung der Luftpostgebühren für Briefsendungen enthält.

In der Öffentlichkeit wird die Deutsche Reichspost für en Luftpostverkehr ausgiebig durch Aushänge, Versorung der Presse mit Luftpostnachrichten, Bekanntgabe der Luftposteinrichtungen im Reichskursbuch, Reichsluftursbuch und in den Privatkursbüchern, Stemplung der Luftpostsendungen nach der Beförderung mit einem roten Stempel »Mit Luftpost befördert (Bezeichnung des Luft-Postamts)«, Aufstellung von Luftpostbriefkasten, Gebrauch on Maschinen-Aufgabestempeln »Benutzt die Luftpost« n großen Orten, Bedruckung von viel verwendeten Formlättern mit Luftpostwerbung, Verteilung von Werbetteln »Luftpost« an Firmen, Gesellschaften usw.

Die Entwicklung der Luftpost hat bis jetzt noch in keiem Lande dazu geführt, daß alle Arten von Postsenungen, was doch zu erstreben ist, als Luftpostsendungen ugelassen werden. Die deutsche Luftpost befört gewöhnliche und eingeschriebene Briefsendungen aller Art, gewöhnliche Pakete und Zeitungen. Im Verkehr nit dem Auslande sind Luftpostpakete und Luftpostzeitungen nur nach besonderer Verabredung zulässig, och haben fast alle Staaten, mit denen Deutschland in Luftpostverkehr getreten ist, auch einem Austausch dieser Sendungen zugestimmt. Einige Länder haben entgegenommenderweise die Einführung von Luftpostzeitungen aus Deutschland zugelassen, obwohl sie selbst einen olchen Dienst nicht eingerichtet haben. Wiederholt ist eprüft worden, ob die von deutschen Industrie- und Bankreisen gewünschte Einbeziehung von Wertsendungen und Einschreibpaketen in die Luftpostbeförderung schon möglich ist, doch hat diese Frage wegen es Fehlens geeigneter Laderäume in vielen heute gebräuchichen Flugzeugen und aus anderen Sicherheitsgründen ıbch verneint werden müssen.

Die Paketbeförderung im Luftwege war bis 923 auf dringende Pakete beschränkt. Da aber das Verangen einer »dringenden« Beförderung überflüssig ist, enn Aufgabe- und Zielort durch Luftpost verbunden ind, wurde den Absendern 1924 zunächst freigestellt, ihre Luftpostpakete als gewöhnliche oder als dringende Pakete ufzuliefern. Seit 1925 gibt es im Inlandsverkehr und im Verkehr mit der Freien Stadt Danzig nur noch eine einheitliche Art von Luftpostpaketen, für die nur die gewöhnlichen Paketgebühren und der Luftpostzuschlag rhoben werden. Die Pakete brauchen die Bezeichnung dringend« nicht mehr zu tragen, werden aber außerhalb er Luftbeförderung wie dringende Sendungen, gegebenenalls im Vorrang vor diesen, behandelt. Im Auslandsverkehr wird fast ausnahmslos noch nach gewöhnlichen und dringenden Luftpostpaketen unterschieden. Bei Beförderung mit den gewöhnlichen Verkehrsmitteln werden hier nur die dringenden Pakete mit Vorzug behandelt. Wenn aber Laderaum vorhanden ist, können auch die anderen Luftpostpakete den für dringende Pakete in Frage kommenden Beförderungsgelegenheiten zugeführt werden.

Als Luftpostzeitungen waren bis einschl. 1925 zugelassen:

1. Bezugsstücke auf Antrag des Beziehers,
2. Verlagsstücke auf Antrag des Verlegers,
3. einzelne Nummern einer Zeitung in Mengen von mindestens je 10 Stück an einen bestimmt bezeichneten Empfänger nach Anmeldung durch den Verleger.

Da von den beiden ersten Versendungsarten fast niemals Gebrauch gemacht wurde, ein Bedürfnis für ihre Beibehaltung also offenbar nicht vorlag, wurden sie von 1926 an aufgehoben. Zugleich wurde bei der dritten Art von Luftpostzeitungen die Mindestzahl der Zeitungsstücke einer Nummer auf 5 herabgesetzt. Versuchsweise ist auch schon die gesamte gewöhnliche Zeitungsauflieferung eines Verlegers vom Verlagsorte nach bestimmten Absatzorten mit Luftpost befördert worden. In größerem Umfange läßt sich dieses Verfahren wegen der beschränkten Laderäume in den Flugzeugen aber noch nicht durchführen.

Die neben den gewöhnlichen Gebühren zu erhebenden Luftpostzuschläge sind nach einigen sprunghaften, durch den Marksturz 1923 hervorgerufenen Änderungen bei Einführung der neuen Währung so geregelt worden, daß Postkarten und andere Briefsendungen bis 20 g a) im Inlandsverkehr und nach Ländern, nach denen die Inlandsgebühren gelten, 10 Pf., b) nach dem übrigen Auslande 20 Pf. Zuschlag kosten. Für schwerere Briefsendungen werden die Zuschläge im Verkehr zu a) nach einem Staffeltarif, zu b) in der Weise berechnet, daß für jede weiteren 20 g 20 Pf. zu entrichten sind. Dabei ist es unvermeidlich, daß sich für besonders schwere Sendungen im Auslandsverkehr ziemlich hohe Zuschlaggebühren ergeben. Mit Rücksicht darauf, daß die Vergütungen an die Luftverkehrsunternehmungen nach dem Gewicht und für die ganze Briefpost einheitlich bemessen werden, ist es aber noch nicht angängig, für solche Sendungen ermäßigte Gebührensätze einzuführen oder etwa die Zuschläge für Drucksachen, Warenproben usw. niedriger als für Briefe festzusetzen. Im Inlandsverkehr, wo andere Verhältnisse vorliegen, ist im April 1927 eine Herabsetzung der Zuschläge für Briefsendungen über 100 g möglich gewesen.

Die Zuschläge für Luftpostpakete sind zur Hebung des Verkehrs wiederholt ermäßigt worden, wie nachstehende Zusammenstellung zeigt:

Im Jahre	Für Pakete bis 1 kg		Darüber für jedes angefangene ½ kg	
	im Inlandsverkehr RM	im Auslandsverkehr RM	im Inlandsverkehr RM	im Auslandsverkehr RM
1924	3,—	4,—	1,—	1,50
1925/1926	2,—	3,—	0,60	0,80
vom 1. 2. 1927 an	1,60	2,40	0,40	0,60

Für einige Luftpostverbindungen gelten Sonderzuschläge, die teils höher teils niedriger als die vorseitig angegebenen Sätze sind. Im allgemeinen sind die Zuschläge so bemessen, daß die Gesamtgebühr auch in der niedrigsten Gewichtsstufe ungefähr ebenso hoch ist wie für ein gleich schweres auf gleicher Strecke zu beförderndes dringendes Paket.

Während bei Brief- und Paketsendungen die Luftpostgebühr grundsätzlich als Zuschlag neben den gewöhnlichen Gebühren erhoben wird, bezahlen die Verleger für Luftpostzeitungen seit 1924 eine die Zeitungs-, Zustell- usw. Gebühren sowie den Luftpostzuschlag umfassende Gesamtgebühr nach dem Gewicht der Sendungen. Diese Gebühr wurde im Inlandsverkehr auf 75 Pf. und im Auslandsverkehr auf 1 *RM* 75 Pf. für je 1 kg festgesetzt, doch mußte 1926 der Inlandszuschlag, den Beförderungskosten entsprechend, auf 1 *RM* erhöht werden. Im Verkehr nach Dänemark und Schweden gelten niedrigere Sätze als im übrigen Auslandsverkehr.

Alle Luftpostgebühren sind so niedrig als irgend möglich gehalten, damit die Vorteile der Luftpostbeförderung der Allgemeinheit zugute kommen. Im Auslandsverkehr gilt der für die Verkehrswelt sehr wichtige Grundsatz, die Luftpostgebühren nach allen Ländern einheitlich festzusetzen und höhere Zuschläge nur in Ausnahmefällen zu erheben, wenn außergewöhnlich hohe Beförderungskosten für einzelne Flugverbindungen es durchaus erfordern.

Hinsichtlich der Eilzustellung der Luftpostsendungen hat die Deutsche Reichspost daran festgehalten, daß diese Leistung nur auszuführen ist, wenn der Absender sie verlangt und dafür die postordnungsmäßige Gebühr bezahlt. Es hat nicht an Wünschen, namentlich aus den Kreisen der Luftfahrttreibenden, die davon einen Verkehrsaufschwung erhoffen, gefehlt, für alle Luftpostsendungen die Eilzustellung einzuführen. Hin und wieder sind solche Wünsche mit dem Vorschlage verknüpft worden, für Luftpostsendungen eine die gewöhnliche Freigebühr, den Luftpostzuschlag und ein ermäßigtes Eilzustellgeld umfassende Gesamtgebühr zu erheben oder sogar die Eilzustellung dieser Sendungen allgemein ganz ohne Berechnung einer besonderen Gebühr zu übernehmen. Wenn die Deutsche Reichspost bisher davon abgesehen hat, das schon 1919 aufgegebene Verfahren, bei dem die Luftpost lediglich eine Beförderungsgelegenheit für Eilsendungen darstellte, wieder ins Leben zu rufen, so waren hierfür besonders folgende Gründe maßgebend:

1. Viele Absender (Sammler) legen keinen Wert auf Eilzustellung.
2. Wenn die Luftpost vormittags oder in den ersten Nachmittagsstunden eintrifft, ist die Abtragung der Sendungen am gleichen Tage auch mit den gewöhnlichen Zustellgängen gesichert.
3. die Zahlung des Eilzustellgeldes ist auch dann zwecklos, wenn die Luftpost, wie es oft geschieht, so spät ankommt, daß die Sendungen nicht mehr ausgehändigt werden können, z. B., wenn das Geschäftslokal des Empfängers schon geschlossen ist.
4. Fast alle Postverwaltungen mit Luftpostdienst, auch die der Vereinigten Staaten von Amerika — eine Ausnahme bildet Polen —, haben die Eilzustellung der Luftpostsendungen ebenso geregelt wie die Deutsche Reichspost. Bei größerem Verkehr, wie er sich auf einigen Auslandsverbindungen, z. B. auf der Linie Berlin–Moskau, schon entwickelt hat, wäre eine ordnungsmäßige Eilzustellung aller eingegangenen Luftpostsendungen auch nur bei Aufwendung unverhältnismäßig hoher Kosten durchführbar, weil beim Eingange einer Luftpost jedesmal zahlreiche Botenkräfte bereitgestellt werden müßten, die sonst nicht gebraucht werden.
5. Der größte Teil der Verkehrswelt würde in der zwangläufigen Entrichtung des Eilzustellgeldes nur eine Verteuerung der Luftpostbeförderung erblicken. Eine Verbilligung der Eilgebühr oder ihr Wegfall bei Luftpostsendungen kann aus wirtschaftlichen Gründen natürlich nicht in Frage kommen.

Das Verfahren, jedem Absender die Wahl der Eilzustellung freizustellen und ihn durch Schalterbeamte und durch Aushang auf die Zweckmäßigkeit des Verlangens dieser Zustellungsart hinzuweisen, hat sich in siebenjähriger Betriebszeit durchaus bewährt und entspricht den Bedürfnissen des fortgesetzt steigenden Verkehrs am besten. Für Luftpostbriefsendungen von und nach den Rohrpostbezirken Berlin und München wird den Absendern, seitdem es auch im Fernverkehr Rohrpostsendungen gibt, die Auflieferung als Rohrpostsendungen empfohlen.

Mit der schon 1919 begonnenen Ausgabe von Luftpostmarken, die nicht nur ein gutes Werbemittel für die Luftpost bilden, sondern auch das Erkennen der Luftpostsendungen im Betriebe sehr erleichtern, hat die Deutsche Reichspost auch in den letzten Jahren fortgefahren. Außer einigen im Jahre 1923 erschienenen Luftpostmarken früherer Währung, die aber zu keinem höheren Werte als 200 *RM* gedruckt worden sind, sind herausgegeben worden:

1. Im Januar 1924: Luftpostmarken zu 5, 10, 20, 50, 100, 200 und 300 Pf. sowie eine Luftpostkarte zu 15 Pf. mit dem Bild der Ausgabe von 1922 (stilisierte Taube). Diese Wertzeichen fanden besonders im Jahre ihres Erscheinens starken Absatz.
2. Im März 1926 als Ersatz für die Ausgabe von 1924: Luftpostwertzeichen mit anderem Bild (Adler auf Felsspitze, nach einem Entwurf von Hadank), und zwar Marken zu 5, 10, 20, 50 Pf., 1, 2 und 3 *RM* sowie eine Luftpostkarte zu 15 Pf.

Für 1927 ist die Ausgabe einer Luftpostmarke zu 15 Pf. zur Ablösung der für den Luftpostverkehr entbehrlichen Marke zu 5 Pf. vorgesehen. Luftpostwertzeichen werden bei allen größeren Postämtern ständig zum Verkauf bereitgehalten.

Die im Jahre 1922 zur besseren Kennzeichnung der Luftpostsendungen eingeführten Klebezettel »Mit Luftpost« haben inzwischen, dem überwiegend zwischenstaatlichen Gepräge der Luftpost entsprechend, deutsch-französischen Aufdruck erhalten und werden jetzt in gelber Farbe mit schwarzem Rande hergestellt. Eine Reihe anderer Postverwaltungen hat auf Anregung der Deutschen Reichspost gleichartige Zettel eingeführt.

Um die Auflieferung der Luftpostbriefsendungen zu erleichtern und zugleich auf die Luftposteinrichtungen in wirksamer Form aufmerksam zu machen, sind in den an das Luftpostnetz angeschlossenen Städten Luftpostbriefkasten aufgestellt, deren Farbe — gelb, in Bayern hellblau — vom gewöhnlichen Briefkastenanstrich abweicht. Die Zahl dieser Briefkasten ist schon auf mehr als 100 angewachsen.

Die Beförderung der Luftpostsendungen ist nach wie vor so geregelt, daß sie grundsätzlich den Luftposten unter Benutzung aller sich darbietenden Linien zugeführt

erden, aber mit anderen Beförderungsgelegenheiten zu rsenden sind, wenn diese voraussichtlich eine frühere berkunft gewährleisten. Verschiedenen Wünschen aus ammlerkreisen, bei Sendungen mit der Bezeichnung Nur mit Luftpost« v. dgl. jede andere Beförderungsart s die Luftpost auszuschließen, hat nicht entsprochen wer- n können, weil gerade bei der Luftpost, die doch zur Be- leunigung der Beförderung eingerichtet ist, an der allge einen Vorschrift festgehalten werden muß, die Sen- ngen stets den Beförderungsgelegenheiten zuzuführen, it denen sie ihren Zielort am schnellsten erreichen. Auch ürde eine verschiedenartige Abfertigung der Luftpost ndungen den Postbetrieb sehr erschweren und u. U. recht angenehme Mißgriffe zur Folge haben. Schließlich ge die Gefahr vor, daß Versender in dem Glauben, ß die Luftpost unter allen Umständen die schnellste Be- rderung gewährleiste, den Vermerk »Nur mit Luftpost« rtümlich zu dem Zwecke anwenden, eine Beschleunigung rer Sendungen zu sichern.

Die Ausdehnung und Verzweigung des Luftpostnetzes Verbindung mit dem Anwachsen des Luftpostverkehrs ben es notwendig gemacht, auch für die Behandlung r Post im Flugdienst der Verkehrsgesell haften gewisse Regeln aufzustellen und damit eine itheitliche Grundlage für die Behandlung der Luftpost dungen, soweit die Verkehrsgesellschaften daran be ligt sind, zu schaffen. Zunächst sind solche »Richt ien« für 1927 mit der Deutschen Lufthansa vereinbart rden. Sie sollen auch dem Zwecke dienen, das rsonal der Luftverkehrsgesellschaften mit den Erforder- ssen des Luftpostverkehrs und seiner Wichtigkeit vertraut machen und die ordnungsmäßige Behandlung der Post Flugdienst soweit als möglich sicherzustellen. Dieser veck kann natürlich nur dann erreicht werden, wenn ch die Luftpostämter ihrerseits alles tun, um den Ver- rsgesellschaften ihre Aufgaben auf dem Gebiete der stbeförderung zu erleichtern und für ein gutes Zusam- narbeiten mit den örtlichen Flugleitungen Sorge igen.

Eine wichtige, viel erörterte Frage ist die Beförde- ng gewöhnlicher Post, d. h. solcher Post, für keine Zuschlaggebühren entrichtet sind, mit den Flug- gen. Wer dem Postbetriebe fernsteht, hält die Lösung ser Frage meistens für bedeutend einfacher als sie tat- hlich ist. Zweifellos sind die Luftfahrzeuge dazu be- mmt, später einmal die eigentlichen Träger des Nach- hten-Schnellverkehrs auf weiten Entfernungen zu wer- n. Heute muß die Deutsche Reichspost sich aber noch dar- beschränken, Luftbeförderungen gewöhnlicher Briefpost r ausnahmsweise und als Versuch durchzuführen, wo- hauptsächlich folgende Erwägungen maßgebend sind.

. Bei den beschränkten Laderäumen der heutigen Flug- zeuge wäre es nur selten möglich, die gesamte für eine Linie vorliegende Briefpost im Flugzeuge zu be- fördern. Bei Zurücklassung eines Teils der Post entständen Ungleichmäßigkeiten im Beförderungs- dienst, die zu Beschwerden führen müßten.

. Die Beförderung der Gesamtpost auf nur einigen Linien hätte Berufungen seitens der Orte zur Folge, die an Linien liegen, wo eine solche Beförderung nicht möglich ist.

. Die Luftverkehrsunternehmungen sind vorläufig noch nicht in der Lage, die Postbeförderung zu ähn- lichen Preisen wie die Reichsbahn zu übernehmen.

. Die Luftbeförderung großer Postmengen ohne Er- hebung von Sonderzuschlägen wäre deshalb für die Deutsche Reichspost nur bei beträchtlicher Erhöhung der allgemeinen Postgebühren, namentlich der Brief- gebühren, geldlich tragbar, zumal da zunächst noch nicht mit Ersparnissen im Bahnpostdienst gerechnet werden könnte.

Postabwürfe aus Flugzeugen haben auf den Ver- kehrsflügen bisher nur ausnahmsweise als Notbehelf stattgefunden, z. B. über Kowno, wo der Flugplatz manch- mal durch Regengüsse überschwemmt ist und dann keine Landung gestattet. Für einen regelmäßigen Abwurf von Briefen oder Paketen wären Fallschirme erforderlich, die aber erfahrungsgemäß bei stärkerem Winde zu weit von den vorgesehenen Plätzen abgetrieben werden. Unbedingt nötig wäre daher eine sicher arbeitende mechanische Vor- richtung am Schirme, die seine Öffnung erst in kurzer Entfernung vom Erdboden auslöst, eine Erfindung, die in England schon gemacht sein soll, aber im Betriebe noch nicht praktisch angewandt worden ist. Zeitungen können in zweckmäßiger Verpackung an geeigneten Stellen auch ohne Fallschirm abgeworfen werden. Ein großer Berliner Zeitungsverlag läßt seit 1926 aus eigenen Flugzeugen, die für den Zeitungsversand und den Abwurf besonders her- gerichtet sind, regelmäßig Zeitungen über verschiedenen Orten abwerfen. Die Postaufnahme vom Erd boden während des Fluges ist im Auslande in Einzel- fällen durchgeführt, aber noch nirgends im regelmäßigen Verkehr erprobt worden. Im übrigen verliert die Frage des Postaustausches im Fluge für Deutschland immer mehr an Bedeutung, je dichter sein Luftpostnetz wird und je mehr wichtige Verkehrsorte an den Luftpostverkehr angeschlossen werden.

Flughäfen.

Der Ausbau von Flughäfen hat in Deutschland erfreu- liche Fortschritte gemacht, da die Städte mit wachsendem Eifer bemüht sind, sich in möglichst ausgiebigem Maße Anschluß an das Luftverkehrsnetz und die Luftpost zu sichern. An vielen Orten hat man, um die Anlage und Unterhaltung guter Flughäfen wirtschaftlich zu ermög- lichen, Flughafen-Gesellschaften gegründet, an denen die Städte, Provinzen oder Länder beteiligt sind. In die zur Einrichtung des Zentralflughafens Berlin gegründete Flughafen-Gesellschaft ist auch das Reich eingetreten. In diesem außerordentlich günstig gelegenen Flughafen wickelt sich seit 1925 der gesamte Luftverkehr von Berlin ab, wo- mit eine seit Jahren von der Deutschen Reichspost erhobene Forderung erfüllt ist.

Fast alle Flughäfen besitzen heute auch Postanstalten, und zwar je nach dem Verkehrsumfang Zweigpostämter, Postagenturen mit einfacherem Betrieb oder Posthilf- stellen. Zweigpostämter bestehen bis jetzt in sechs Flughäfen. Das Postamt des Zentralflughafens Berlin ist seit 1925 an das Berliner Rohrpostnetz angeschlossen. Damit ist unter besonderer Förderung durch das Reichs- postministerium eine Betriebsanlage geschaffen, deren große Wichtigkeit für den Luftpostverkehr schon heute feststeht, sich aber weiter steigern muß, je mehr dieser Verkehr an Bedeutung gewinnt. Die Posthilfstellen der Flug- häfen werden meistens von den Flugleitern der Luftver- kehrsgesellschaften verwaltet. Im Jahre 1926 bestanden bereits 19 solcher Hilfstellen, die teilweise auch Einschreib briefe und Pakete annahmen.

Die Flughäfen sind mit den gewöhnlich im Verkehrs- mittelpunkt der Städte liegenden Luftpostämtern durch schnelle Zubringerfahrten, in der Regel Kraftwagen- fahrten, verbunden. (Schluß folgt.)

Schriftwerke.

Nachweis

von Aufsätzen und Mitteilungen über das Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen aus den Zeitschriftensammlungen der Bücherei und des Wirtschaftsbüros des Reichspostministeriums.

(April bis Juni 1927)

A. Liste der Zeitschriften.

Enthalten im Archiv 1927, S. 21 und 102.

Nachträge:

10a. Archiv für Postgeschichte in Bayern. München.
12b. Blätter für Funkrecht. Berlin.
62a. Die Reichsversicherung. Berlin.

B. Nachweis der Aufsätze usw. [1]).

I. Gemeinsame Angelegenheiten des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens.

Allgemeines. Abschreibung, zur Lehre der ..., von Prof. Volmer **84a.** 245.
— Abstufung des wirtschaftlichen Tauschwerts (gemeiner Wert) langlebiger Ertragsquellen aller Art, von Schubert **85a.** 82.
— Addiermaschinen, wirtschaftlicheres Arbeiten durch ..., von Schlenker, berat. Organisator **49.** 248.
— Anlagevermögen, Bewertung und Kontrolle des ..., von Keßler, Bücherrevisor **49.** 364.
— Die Arbeit in ihrer Beziehung zu Rhythmus und Gesang, von Schmitz **12a.** 55.
— Arbeit vorbereiten und Arbeit fertigen, von Krause, Oberingenieur **84a.** 392.
— Die Arbeiterbewegung im Handels- und Verkehrsgewerbe in Europa und Amerika im Jahre 1926, von Göhring **33.** 571.
— Arbeiterwechsel, Statistik des ..., von Narath, Ingenieur **49.** 383.
— Internationale Arbeitslosigkeit **82.** 776, **81.** 436.
— Arbeitsmarkt und Arbeitszeit, von Dr. Syrup, Präsident **23b.** 146.
— Arbeitsuntersuchungen, von Dr. Karll, Postrat **76.** Jahrg. 3 S. 228.
— Die internationale Beamtenbewegung im Jahre 1926, von Schröder, Postinspektor **12.** 197.
— Beamtenwissenschaft und Berufsbeamtentum **53.** 150.
— Beiträge zur betriebswirtschaftlichen Lehre vom Kapital, von Prof. Dr. Walter le Coutre **84a.** 341.
— Beleuchtungswesen. Mehr Licht, von Dr.-Ing. Bloch **27.** 530.
— Wissenschaftliche Betriebsführung, Erreichtes und Unerreichtes auf dem Gebiete ...., von Gilbreth **85b.** 238.
— Die wissenschaftliche Betriebsführung in ihrer Bedeutung für die industrielle Praxis, von Belles, berat. Organisator **85b.** 177.
— Betriebs-Führungen, wie ... vorbereitet werden sollten!, von Weidenmüller **84a.** 239.
— Betriebsstatistik, Erfahrungen aus der ..., von Knodt **80a.** 145.
— Der Betriebsvergleich in der modernen Selbstkostenrechnung, von Dr. Curlbaum **12a.** 57.
— Lose-Blatt-Buchführung, Nachteile der ..., von Römer **85a.** 58.
— Zwei Brennpunkte der Weltwirtschaft (New York — London), von Prof. Dr.-Ing. Müller (Briefkastenleerungen und Briefpostbestellungen) **72.** 473.
— Die Budgetierung in amerikanischen Privatbetrieben, von Dr.-Ing. Kienzle **85b.** 227.
— Bürokratie **14.** 77. 89. 116.
— Charakterseiten, wie kann man ... in der Eignungs-Untersuchung erfassen?, von Dr. Gläsel, Reichsbahnrat **88.** 438.
— Psychologische Eigenart, über die ... der Arbeit des Eisenbahners, von Dr. Gläsel, Reichsbahnrat **88.** 408.
— Einführung der Normen in die Praxis **67a.** 84.
— Entwicklung der Arbeits-Vorbereitung und -Verteilung in amerikanischen Fabriken mit »Scientific Management«, von Kristeller **49.** 301.

[1]) Die fett gedruckten Zahlen bezeichnen die Zeitschriften in der Liste unter A, die daneben stehenden Zahlen die Seiten

Allgemeines. Erwerbswirtschaft und Verbrauchswirtschaft, A... trieb und Unternehmung, von Dr. jur. Dr. rer. p... Scheffler, Privatdozent **84a.** 353.
— Feuerlöschmittel, von Dr.-Ing. Silomon, Baurat **72.** 329.
— Finanzpolitik, von Schumpeter **23a.** 827.
— Fließarbeit, von Dipl.-Ing. Mäckbach, Direktor, und D... Dipl.-Kfm. Dr. Hellwig **84a.** 267 372, **49.** 316.
— Henry Fords Arbeiterpolitik, von Dr. Praetorius **72.** 262.
— Das Forschungsinstitut für rationelle Betriebsführung ... Handwerk e. V., von Dipl.-Kfm. Heß **85b.** 180.
— Die fachliche Fortbildung, von Prof. Stern, Hofrat **67a.** ...
— Das schöpferische Gewissen im deutschen Beamtentum, v... Dr. phil. Schwellenbach **12.** 210.
— Graphologie und Sichtbarmachung des Arbeitsvollzugs, v... Strebe, Reichsbahninspektor **88.** 354.
— Die Grundzüge des europäischen Verkehrs, von Blum **3...** Jahrg. 1924 S. 166.
— Passive Handelsbilanz **23a.** 863.
— Holzwohnbauten, zur Frage der Hygiene moderner ..., v... v. Gronow, Oberingenieur **32.** 405.
— Die Ideologie des sozialen Fortschritts, von Dr. Kolnai **2...** 933.
— Die Industriekonjunktur — ein Rechenfehler, v... Dr. Schmidt, ordentl. Professor **84a.** 87.
— Der Kachelofen von heute, von Ecker, Gewerberat **15.** B... (Konstruktion und Ausführung) 70.
— Kalenderrechnung, zur Rationalisierung der ..., v... Dr. Victorius **85b.** 232.
— Kartellgericht und Wirtschaftspolitik, von Vogelstein **2...** 830.
— Kassenorganisation, zweckmäßige ..., von Keßler, Büch... revisor **49.** 287.
— Kohlen. Probleme der Kohlenvergasung und Kohlenv... flüssigung, von Dr.-Ing. Müller, Privatdozent **72.** 2...
— Kohlenverflüssigung und ihre kraftwirtschaftliche Bedeutu... von Reindl, Ingenieur **88.** 401.
— Konjunktur und Weltwirtschaft, von Dr. Wagemann, Univ... sitätsprofessor und Präsident des Statistischen Reic... amts **80.** 65.
— Konsumfinanzierungsgeschäft, zur Technik des ..., v... Dr. Zeitlin **85b.** 235.
— Die Krankenversicherung im Auslande **81.** 392.
— Krankenversicherung, internationaler Ausbau der ... **6...** 57, **7.** 283. 301.
— Die Kulturaufgaben der Post und Telegraphie (aus ein... Vortrag des Staatssekretärs Sautter) **23.** 255, **20.** 2... **52.** 162, **53.** 163, **55.** 131. 139, **14.** 145.
— Die internationale wirtschaftliche Lage, von v. Mendelss... **23b.** 386.
— Kranke elektrische Lampen **72.** 419.
— Leistungsfähigkeit, zum Begriff der ..., von Dr. rer. ... Hammer **84a.** 234.
— Der Leistungsfaktor des Stücklohn-Arbeiters, von Liske, ... genieur **80a.** 220.
— Die Lesbarkeit von Druckschrift und ihre Prüfung, ... Dr. Galley **72.** 370.
— Vier Maschinen in einer **85b.** 162.
— Die tropischen Meere als unerschöpfliche Energiequelle ... 368. 389.
— Menschenökonomie, von Bräunlich, Postdirektor **76.** Jahr... S. 270.
— Die mechanisierten Methoden der Materialverrechnung, ... Prof. Szél, Kammerrevisor **67a.** 56.
— Oberflächenveredlung von Eisen und Stahl durch Diffusi... von Redzich, Ingenieur **72.** 395.
— Organisation — ein Hauptwirtschaftlichkeitsfaktor im K... fahrzeugbetrieb, von Dipl.-Kaufm. Schöpke **49.** 324.
— Post, Luftpost- und Schnellnachrichtenverkehr, von Dr. Rose... **80.** 99.
— Postgeschichte, Zweck und Ziel der ... (Vortrag des Ob... postrats Dr. jur. Hartmann) **10a.** Jahrg. 1926 S. 1.
— Postgeschichtsforschung, Gedanken über ..., von Schwe... Postdirektor **76.** Jahrg. 3 S. 225.
— Die Preisuntergrenze, von Heine, 2. Vorsitzenden der ... beitsgruppe für Buchhaltung usw. **49.** 319.
— Rationalisierung, Ergebnisse der ..., von Dr. Brieger **4...** 443.
— Wertvolle Rationalisierungsarbeit in der Wissenschaft **8...** 186.

Allgemeines. Die Rechtsverhältnisse der Beamten in fremden Ländern und Deutschland, von Falck **12.** 253.
— Die Reglung der Produktion bei schwankenden Wirtschaftsverhältnissen durch Kartell- und Konzernpolitik, von Dr. Hermann **84a.** 213.
— Betriebswirtschaftliche Revision und Mengenberechnung, von Dr. Müller, Regierungsrat **49.** 306.
— Revisionen, Grundsätzliches über die Durchführung von ..., von Pickler, beeid. Bücherrevisor **49.** 281.
— Schreibmaschinen, Leistungen auf ... und die Möglichkeit ihrer Steigerung durch mechanische Hilfsmittel **49.** 361.
— Schreibmaschinen, die Verwendung von ... im Bürodienst **23c.** Nr. 13 S. 3.
— Die Stabilisierung der Konjunktur, von Geh. Rat Prof. Dr. Sombart **40a.** 436.
— Stahlhausbautechnik, über den gegenwärtigen Stand der ..., von Cajar, Magistratsbaurat **32.** 401, **78.** 217, **55.** 174.
— Englische Stahlhäuser der Bauart Weir, von Dipl.-Ing. Lion **89.** 181.
— Statistik, die Methoden der ..., von Huber, Direktor **6.** 253.
— Staubbekämpfung in Postdiensträumen, von Kasten, Oberpostbaurat **23.** 240.
— Staubsauge-Apparate, Prüfungen von ..., von Prof. Dr. Wedding **27.** 878.
— Die Stellung der Bankverkehrslehre im System der kaufmännischen Betriebswirtschaftslehre und ihre Aufgaben, von Dr. Auler, Universitätsprofessor **84a.** 325.
— Streiks und Aussperrungen im In- und Ausland **81.** 245.
— Systematik in der Auswertung betriebswirtschaftlicher Ergebnisse im Revisionswesen, von Dr. Müller, Regierungsrat **49.** 284.
— Tuberkulose und Industrialisierung, von Dr. med. Wolff, Stadtschularzt **32.** 337.
— Unkostenschwankungen, zur Praxis der ... und ihrer Erfassung, von Dr.-Ing. Brasch, Privatdozent **12a.** 41.
— Valorisation, um die ... amerikanischer Agrarprodukte, von Dr. Freund **40a.** 315.
— Verkehrsnetz, Grundsätzliches zum Ausbau des ..., von Dr.-Ing. Blum, ordentl. Professor und Mitglied des Verwaltungsrats der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft **82.** 541.
— Wärmewirtschaft und Wohnungshygiene, von Stegemann, Regierungsbaurat **32.** 408.
— Weltwirtschaftskonferenz **80.** 75, **82.** 581. 619. 700. 773. 811, **33.** 761, **52.** 259, **13.** 296, **23a.** 997, **23b.** 385. 392, **19.** Nr. 23 S. 9.
— Die Weltwirtschaftskonferenz und das Europaproblem **31a.** 411.
— Werbe-Vorbereitung, von Weidenmüller **85b.** 156.
— Der Wert staatlicher Arbeitslosenpolitik, von Dr. Weigert, Geh. Regierungsrat und Abt.-Dirigent **40a.** 432.
— Wertverminderung von Gebäuden, über rechnerische Hilfsmittel zur Bestimmung der..., von Müller, Architekt, und von Szivessy, Regierungsbaumeister a. D. **48.** 329. 501.
— Wirtschaftlichkeit, über die Berechnung der ... von Vorrichtungen und anderen technischen Betriebsverbesserungen im Maschinenbau, von Dr.-Ing. Oehler **12a.** 47.
— Wirtschaftspolitik, Stimmen zur ..., von Dr. Marbach **82.** 504. 586.

Deutschland. Abgabe amtlicher Druckschriften des Reichs an die öffentlichen Büchereien der Länder, Verordnung des Reichskanzlers vom 11. April 1927 **61.** 129.
— Der Achtstundentag **50.** 198.
— Altruhegehaltsempfänger, Zahlungspflicht für die Bezüge der ..., die unter der Herrschaft der Ländereisenbahnen in den Ruhestand getreten sind (Reich oder Reichsbahn-Gesellschaft), Entsch. des RG vom 15. Juni 1926 **11.** 219.
— Altruheständlerprozeß (Klage eines Altruheständsbeamten gegen den Reichspostfiskus), Entsch. des LG Düsseldorf vom 21. März 1927 **20.** 264. 273, **53.** 249.
— Amtshandlung, unter ... ist jede amtlichen Zwecken dienende Handlung einer Person zu verstehen, die öffentlich-rechtliche Funktionen auszuüben hat **20.** 279.
— Amtssprache, zur Veredlung unserer ..., von Sensfuß, Präsident, und von Gotzkowsky, Oberpostinspektor **23.** 222, **76.** Jahrg. 3 S. 217. 266, **52.** 150.
— Amtsverschwiegenheit, über ... und das Recht und die Pflicht des Beamten zur Zeugnisverweigerung, von Grosse **18.** Nr. 23 S. 5, **19.** Nr. 23 S. 5.
Deutschland. Anrechnung des einem pensionierten Reichsbeamten aus öffentlichen Mitteln zuzuzahlenden Wartegeldes auf seine Reichspension (Entsch. des RG vom 26. November 1926) **57.** Beil. (Rechtsprechung) 304.
— »Anstellungsberechtigt«, Auslegung des Begriffs ... im Sinne des § 46, Nr. 3 des Reichsbeamtengesetzes **52.** 136.
— Arbeiterkontrolleure auf Bauten, Erlaß des preuß. Ministers für Volkswohlfahrt vom 4. März 1927 **89.** 192.
— Arbeitsgerichtsbehörden, Zentralisation oder Dezentralisation der künftigen ..., von Dr. jur. Anthes **23b.** 290.
— Das Arbeitsgerichtsgesetz vom 23. Dezember 1926, von Dr. Blüher, Reichsbahnrat, und von Dr. Gerstel, Landgerichtsdirektor **88.** 327, **26.** Bd. 44 S. 257, Bd. 45 S. 23, **13.** 413.
— Arbeitslosigkeit als Dauerzustand?, von Bandmann **82.** 545.
— Arbeitsschutzgesetz, der Entwurf eines ... und das Arbeitszeitnotgesetz, von Prof. Dr. Richter **16.** 499, **53.** 213. 277.
— Das Arbeitsschutzgesetz und die Fürsorgepflicht des Staates für seine Beamten **53.** 149. 213, **52.** 168.
— Der Arbeitsvertrag des schwerbeschädigten Arbeitnehmers (Fragen aus dem Grenzgebiet des Arbeitsvertragsrechts und des Schwerbeschädigtengesetzes unter besonderer Berücksichtigung der bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft geltenden Bestimmungen), von v. Bezold, Reichsbahnoberrat **88.** 585. 623. 647.
— Die Arbeitszeit der Beamten bei den Verkehrsanstalten der Deutschen Reichspost **17.** 241, **53.** 212.
— Das neue Arbeitszeitnotgesetz, von Klewitz, Direktor **88.** 485.
— Aufgaben deutscher Wirtschaftspolitik, von Jahn **1.** 233.
— Die weltwirtschaftlichen Aufgaben Deutschlands im Nachrichtenverkehr, von Dr. Runkel **50.** 253.
— Aufwertung, über ... von Ansprüchen aus Vorkriegsverträgen, die jetzt erst zu erfüllen sind (gemietete Postdiensträume, Vorkaufsrecht der Postverwaltung), Entsch. des RG vom 22. Dezember 1926 **16.** 526.
— Aufwertung von Baudarlehen (Entsch. des LG Mannheim vom 22. Oktober 1926) **14.** 83.
— Auskunft, wird einer Behörde durch Gesetz die Verpflichtung auferlegt, ... zu erteilen, so muß sie das mit der durch die Umstände gebotenen Sorgfalt tun. Läßt sie diese Sorgfalt außer acht, so kann sie Schadensersatzansprüchen nicht dadurch begegnen, daß sie ihre Auskünfte unverbindlich erteilt (Entsch. des RG vom 25. Februar 1927) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 589.
— Badeeinrichtungen in Dienstwohnungen, Vf des Reichsfinanzministeriums vom 27. April 1927 **3.** 53, **62.** 76.
— Neue Baustoffe und Bauarten, von Gurlitt **15.** 268.
— Bayern und die Vereinheitlichung des Postwesens in Deutschland 1815—1866, von Dr. Danzer **10a.** Jahrg. 1925 S. 3. 57.
— Der Beamte als Staatsbürger, von Roß, Justizrat **18.** Nr. 23 S. 2, **19.** Nr. 23 S. 2.
— Beamte im Dienste zweier Gemeinwesen (zugleich Reichs- und Landesbeamter) **39.** 312.
— Beamtenhochschulbewegung, Werbetätigkeit für die ..., von Simon, Verwaltungsinspektor **12.** 162.
— Die Beamtenkrankenkassen **50.** 157, **14.** 120. 122.
— Beamtennachwuchs, Bekanntmachung über ... der obersten Reichsbehörden **61.** 140.
— Beamtenrecht. Die vor dem Gesetz vom 17. Mai 1907 in den Ruhestand versetzten Reichsbeamten haben seit Erlaß der Personalabbauverordnung Anspruch auf Reichspension nur noch nach Maßgabe des Reichsbeamtengesetzes in seiner jetzigen Fassung (Entsch. des RG vom 14. Dezember 1926) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 363.
— Beamtenrecht, die Vorschrift des § 242 BGB findet im ... nur beschränkte Anwendung, beschränkt insofern, als daraus ein Anspruch auf Gehaltsaufwertung nicht hergeleitet werden kann. Die Aufwertung von Gehaltsansprüchen ist nicht Sache der Gerichte. Daraus folgt aber, daß die Vergleichung früherer und späterer Beamtenbezüge nach ihrem Nennwerte, wie er in den einschlägigen Bestimmungen festgestellt ist, erfolgen muß (Entsch. des RG vom 11. Januar 1927) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 427.
— Beamtenrecht. Ein pensionierter Reichsbeamter, der aus staatlichen Mitteln Wartegeld bezieht, muß sich ein Ruhen seiner Pension nur insoweit gefallen lassen, als beide Bezüge zusammen sein letztes Reichsdiensteinkommen übersteigen (Entsch. des RG vom 26. November 1926) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 362, **52.** 186.

Deutschland. Beamtenrecht. Eine Gleichstellung von Mark alter Währung und Goldmark (Reichsmark) neuer Währung ist für die Gehaltsansprüche der Beamten rechtlich nicht anerkannt worden. Ohne Verletzung wohlerworbener Rechte von Beamten durften bei der Neuordnung des Besoldungswesens andere Gesichtspunkte als die der Geldentwertung berücksichtigt werden. Hat sich infolgedessen das Verhältnis, in dem die einzelnen Beamtengruppen nach der früheren Besoldungsordnung zueinander standen, verschoben, so stellt das für die in der Besoldung zurückgebliebenen Gruppen keine rechtlich unzulässige Benachteiligung dar. Den Wirkungen der neuen Eingruppierung unterliegen auch die Beamten, die schon vor dem 1. April 1920 angestellt worden sind, sei es denn, daß die neue Besoldungsordnung selbst ihnen eine Ausnahmestellung einräumt (Entsch. des RG vom 21. Januar 1927) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 426, **52.** 292.

— Beamtenrecht, für die Anwendung von ... ist im Rahmen eines Privatdienstverhältnisses kein Raum (Entsch. des RG vom 1. März 1927) — Übertritt städtischer Beamten in den Dienst einer Privatgesellschaft **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 582.

— Beamtenrecht. §§ 141, 144 des Reichsbeamtengesetzes. Der § 141 regelt lediglich die formellen Voraussetzungen für den das Defektenfeststellungsverfahren abschließenden Defektenbeschluß, der auf die unmittelbare Ersatzpflicht des Beamten gerichtet wird. Den Gegenstand eines gerichtlichen Verfahrens nach § 144 bildet aber die materiellrechtliche Frage, ob und gegebenenfalls in welchem Umfang der Beamte für den festgestellten Fehlbetrag aufzukommen hat (Entsch. des RG vom 15. Februar 1927) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 480.

— Beamtenrecht. Wie der Anspruch auf das für ein Hauptamt zu gewährende Gehalt, so ist auch der Anspruch auf die für ein Nebenamt zu gewährende Vergütung unabhängig von der tatsächlichen Dienstleistung des Beamten (Entsch. des RG vom 21. Dezember 1926) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 363.

— Beamtenschaft und Staat **53.** 147.

— Der Beamtenschein bezweckt, einem Schwerbeschädigten Berufstätigkeit zu bieten (Entsch. des Reichsversorgungsgerichts vom 12. November 1925) **24.** Jahrg. 7 S. 412, **88.** 664.

— Der Beamtenschein nach § 33 des Reichsversorgungsgesetzes, insbesondere die Anmeldefristen **37.** 22.

— Beamtenunfallfürsorge, Neureglung der ... **53.** 216, **74.** 228.

— Beamtenwohnraum, Erhaltung des ..., (Runderlaß des Reichsarbeitsministers vom 24. Dezember 1926) **62.** 69.

— Beamtenwohnungen, Errichtung von ... (Erlaß des preuß. Ministers für Volkswohlfahrt vom 30. März 1927) **87.** 118.

— Preßrechtliche Berichtigung, Form für ..., eigenhändige Unterschrift des Dezernenten erforderlich (Entsch. des OLG Königsberg vom 17. März 1927) **88.** 553.

— Besoldung, kein Recht des Beamten auf Beibehaltung der Gleichstellung mit anderen Beamtengruppen (Entsch. des RG vom 21. Januar 1927) **24.** Jahrg. 7 S. 474.

— Die Besoldungsfrage **52.** 165. 196. 205. 221. 224. 253, **55.** 105. 129. 137. 161, **23.** 269. 370, **53.** 142. 185. 245, **20.** 204, **18.** Nr. 14 S. 1, **19.** Nr. 14 S. 2, **11.** 161. 275, **74.** 129. 193. 243.

— Besoldungszahlungen **20.** 292.

— Betriebsratsamt, Beginn des ... und des Schutzes aus § 96 des Betriebsrätegesetzes (Entsch. des LG Weimar vom 29. Oktober 1926) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 11.

— Betriebsrätegesetz, Strafantragsrecht nach § 99, Abs. 5 des ..., Notwendigkeit eines Betriebsrats (Entsch. des Bayer. Obersten LG in München vom 20. Januar 1927) **16.** 820.

— Betriebsvertreter, wann beginnt der besondere Kündigungsschutz der ...? **14.** Beil. (Rechtsprechung) 11.

— Die Bilanz der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und ihre Sonderheiten, von Dr. Fischer, Diplomkaufmann **86.** 24.

— Der angebliche Bürokratismus der Deutschen Reichspost **53.** 145.

— Defektenverfahren, Verantwortlichkeit eines Beamten für den Kassenbestand nur während der Zeit seines Gewahrsams (Entsch. des RG vom 15. Februar 1927) **57.** Beil. (Rechtsprechung) 304, **24.** Jahrg. 7 S. 539.

— Denkschriften, von Seel, Ministerialrat **23c.** Nr. 11 S. 1.

— Dezentralisierung als Sparmaßnahme, von Rüd, Regierungsrat (Reichsfinanzverwaltung) **23c.** Nr. 9 S. 3.

Deutschland. Diensteid, die Leistung des ... soll nicht bloß de Zeitpunkt des Beginns des Reichs- (Staats-) Dienstes fes stellen, vielmehr auch etwaige Zweifel darüber abschneide ob ein Beamtendienstverhältnis begründet worden ist. A stellung nur auf Kündigung oder Einräumung eines Kü digungsrechts an den Beamten steht der Anwendung d Grundsatzes nicht entgegen (Entsch. des RG vom 21. J nuar 1927) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 427, **52.** 27

— »Diensteinkommen der bisherigen Stelle«, unter dem .. das der Beamte, der in ein Amt von geringerem planmäß gen Diensteinkommen versetzt wird, behalten soll, ist n das planmäßige Diensteinkommen zu verstehen, nic außerplanmäßige Stellenzulagen (Entsch. des RG vo 16. November 1926) **57.** Beil. (Rechtsprechung) 303, **5** 264.

— Dienststrafrecht, die Neureglung des ... **17.** 409.

— Die Dinformate in der Papierfabrik, von Beck **80a.** 224.

— Din-Formate und Vordrucke, von Jentzsch, Verwaltungsorganisator **23c.** Nr. 10 S. 5.

— Disziplinarverfahren, Anweisung des dienstlichen Wohnsitz und einer Dienstwohnung (§ 10 des Reichsbeamtengesetzes Entsch. des Reichsdisziplinarhofs vom 6. Dezember 19 **16.** 533.

— Disziplinarverfahren. Die Gesetze und Verordnungen vo Jahre 1925 über Gewährung von Straffreiheit beziehe sich nicht auf das Dienststrafverfahren gegen Beamte. D Verfügung des Reichsministers des Innern vom 8. Mä 1926 (Reichsministerialblatt Nr. 10) sieht keinen allgeme nen Erlaß von Dienststrafen oder eine Niederschlagu von Dienststrafverfahren vor (Entsch. des Reichsdisziplina hofs vom 7. Dezember 1926) **23.** 311.

— Disziplinarverfahren. Stellung der Reichsbahnbeamten na der Verordnung vom 12. Februar 1924 und vor Erl des Reichsbahngesetzes vom 30. August 1924. Irrtum d Beamten über seine Eigenschaft als Reichsbeamter ke Hindernis für Disziplinarverfolgung oder Annahme ein Dienstvergehens. Bedeutung strafgerichtlicher Feststellu über solchen Irrtum (Entsch. des Reichsdisziplinarho vom 23. März 1927) **16.** 817, **24.** Jahrg. 7 S. 537.

— Disziplinarverfahren. Zuständigkeit zur Entscheidung üb ein Gesuch um Wiedereinsetzung in den vorigen Sta gegen die Versäumung der Berufungsfrist (Entsch. d Disziplinarhofs vom 4. Oktober 1926) **20.** 253.

— Einspruchsurteil, Wirkung der Rechtskraft eines ... (Entsch des Gewerbegerichts Berlin vom 5. Januar 1926) 1 Beil. (Rechtsprechung) 10.

— Der Eisenbahn-Töchterhort **88.** 600; **58.** 390.

— Eisenbahnerbaugenossenschaften und Aufwertung, von T Grübel, Reichsbahnoberrat **88.** 335.

— Die voraussichtliche Entwicklung der Mietpreise **20.** 293.

— Die Ersatzzustimmung des Arbeitsgerichts zur Kündigu eines Betriebsvertreters hat rückwirkende Kraft (Entsch des LG Köln vom 13. Februar 1925) **14.** Beil. (Rec sprechung) **11.**

— Etatkritik, Probleme der ..., von Dr. Jessen **23c.** Nr. S. 1.

— Eine Falschbuchung, die zur Verdeckung einer Unterschlagu im Amte geschieht, ist ausschließlich nach § 351 des Str gesetzbuchs und niemals als Betrug zu beurteilen (Entsch des RG vom 15. Februar 1927) **39.** Beil. (Die Rec sprechung) 501.

— Der Fehlbetrag in der Postkasse — Defektenbeschluß (Entsch des RG vom 17. September 1926) **20.** 226.

— Finanzausgleich **23.** 305.

— Finanzpolitik und Kabinettsystem, von Schumpeter **23a.** 8

— Die fremdsprachliche Fortbildung der Beamten der Deutsch Reichspost **14.** 104.

— Frau, die Erwerbstätigkeit der ...: nach den Ergebnissen d Berufszählung 1925 **81.** 262.

— Gebühren, als ... vereinnahmte Beträge sind auch da nicht zur Kasse gebracht, wenn sie zwar in die Kasse gele jedoch nicht als vereinnahmte Gebühren gebucht si (Entsch. des RG vom 31. Januar 1927) **39.** Beil. (D Rechtsprechung) 437, **52.** 275.

— Der Geburtenrückgang in Deutschland, von Dr. med. Fisch Stadtarzt **12.** 265. 305.

— Gehalt, Anspruch eines übergangenen Beamten auf Gewä rung des ... der höheren Besoldungsgruppe (Entsch. d RG vom 22. Juni 1926) **20.** 252.

— Kaufmännischer Geist in der Verwaltung **23c.** Nr. 10 S.

— Geschäftsanweisung für die Reichsbahndirektionen **58.** 3

— Geschäftsbericht des Reichsversicherungsamts für 19 **2.** 183, **62a.** 81.

Deutschland. Der amtliche Gewahrsam des Beamten (Amtsunterschlagung) **20.** 279, **57.** Beil. (Rechtsprechung) 304.
— Gesetzliche Gewerkschaftsmonopole? **18.** Nr. 13 S. 1, **19.** Nr. 13 S. 1.
— Grundsätze über die Veräußerung oder die dingliche Belastung von reichseigenen Grundstücken **3.** 61.
— Haftung der Deutschen Reichspost für Schäden, die durch schadhafte Schalteranlagen verursacht werden (Entsch. des LG Zwickau vom 9. März 1927) **10.** 142.
— Groß-Hamburg, eine wirtschaftliche Einheit **40a.** 429.
— Der Haushalt der Deutschen Reichspost für 1927 **51.** 197. 215. 233. 250. 263. 279. 293, **18.** Nr. 13 S. 1, Nr. 14 S. 6, Nr. 15 S. 3, **23.** 233, **19.** Nr. 13 S. 2, Nr. 14 S. 6, Nr. 15 S. 3, **17.** 217. 242, **14.** 73, **53.** 167, **55.** 107, **20.** 183, **50.** 170, **74.** 135.
— Die neue Kassenordnung für die staatlichen Kreiskassen, Runderlaß des preuß. Finanzministers vom 28. Dezember 1926, betr. ... **30.** 133.
— Krankenversicherung, die Organisation der deutschen ... **62a.** 147.
— Die Kriminalität im Deutschen Reiche 1925 **81.** 257.
— Kriminalstatistik für das Jahr 1919 (Verletzung des Briefgeheimnisses, Fälschung von Briefmarken, Gefährdung des Betriebs öffentlicher Telegraphen- oder Rohrpostanlagen usw.) **65.** Bd. 301 S. 24. 26. 30.
— Die Krisis der deutschen Volkswirtschaft **14.** 79.
— Kündigung eines Reichsbeamten — Mitwirkung der Beamtenvertretung (Entsch. des LG I Berlin vom 22. Dezember 1926) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 9.
— Die Lohnkämpfe im Jahre 1926 **18.** Nr. 19 S. 9.
— Lohn- und wirtschaftspolitische Probleme **20.** 202.
— Maschinenschreiben und Diktieren in der öffentlichen Verwaltung, von Wiechmann, Oberpostinspektor **12.** 176.
— Bauliche Maßnahmen zur wirtschaftlicheren Gestaltung des Betriebs **23.** 241.
— Mietbestimmungen für Geschäftsräume, Runderlaß des preuß. Finanzministers vom 22. März 1927, betr. Änderung der ... **56.** 57.
— Nachversicherung der aus einer versicherungsfreien Beschäftigung im Reichsdienst ausgeschiedenen Beamten (Vf des Reichsministers der Finanzen vom 25. Mai 1927) **3.** 73.
— Neuordnung des Besoldungswesens und Geldentwertung (Entsch. des RG vom 21. Januar 1927) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 9.
— Der Patentschutz in Deutschland, von Dr. Schwabe **71.** 72.
— Pensionen, Reichsverfassung Art. 129. Bestand zur Zeit des Inkrafttretens der Reichsverfassung eine landesgesetzliche Bestimmung, wonach sich der Beamte »allen Änderungen zu unterwerfen habe, die in bezug auf die Pensionen später durch Gesetz getroffen werden«, so wird der Staat auch durch Artikel 129 der Reichsverfassung nicht gehindert, später derlei Abänderungsgesetze zu erlassen usw. (Entsch. des RG vom 18. Februar 1927) **57.** Beil. (Rechtsprechung) 303.
— Pensionierungsverfügung, Zurücknahme der ...; die Bestimmung darüber, ob dem Antrage des Beamten auf Aufrechterhaltung der ... stattzugeben ist, steht der obersten Reichsbehörde oder der höheren Reichsbehörde zu. Auch die zwangsweise Versetzung eines dienstunfähigen Beamten in den Ruhestand muß nicht erfolgen, er »soll« vielmehr in den Ruhestand versetzt werden **20.** 225.
— Personalabbauverordnung vom 8. Februar 1924, durch die ... sollte nicht die Kündigung von Beamten, die keiner Einschränkung unterlag, erschwert, es sollten nicht der Staat, die Gemeinden bei Verminderung der Zahl ihrer Beamten auf die in der Verordnung bezeichneten Mittel beschränkt werden (Entsch. des RG vom 25. Februar 1927) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 620.
— Preußische Personalabbauverordnung vom 8. Februar 1924. Daß sie erst im Februar 1924, also nach Ablauf der in Art. 18 Nr. 1b der Reichs-Personalabbauverordnung bestimmten Frist erlassen worden ist, gibt zu Bedenken keinen Anlaß usw. (Entsch. des RG vom 11. Februar 1927) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 481.
— Das Postamt W 30 in der Geisbergstraße in Berlin, von Martens, Architekt **15.** 289.
— Postreklame, Verkehrswerbung und ... in ihrer wirtschaftlichen Bedeutung (Vortrag des Direktors Riesebrodt) **23.** 320.
— Postsport, das Post-Stadion zu Berlin **23.** 334, **14.** 94. 161, **53.** 200, **74.** 182, **55.** 150, **52.** 214, **70.** 262, **18.** Nr. 23 S. 8. 9.
Deutschland. Das Problem der registraturlosen Arbeit, von Matuscheck **12.** 282.
— Die Prüfungen nach den Laufbahnvorschriften der Deutschen Reichspost **23.** 238.
— Psychotechnik und Arbeitswissenschaft bei der Deutschen Reichspost **23c.** Nr. 9 S. 1.
— Die Rationalisierung bei der Deutschen Reichspost **50.** 255.
— Die Rationalisierung in der Wirtschaft **23c.** Nr. 8 S. 2.
— Rationalisierung und Eisenbahnverkehr, von Dr. Sauter, Reichsbahnoberrat **88.** 505.
— Rationalisierung, zur ... der Behördenarbeit, von Rüd, Reg.-Rat **23c.** Nr. 13 S. 1.
— Rechnungsführung, über die ... der Deutschen Reichspost, von Gebbe, Ministerialrat **23.** 401.
— Das Recht innerhalb des wirtschaftswissenschaftlichen Studiums und der wirtschaftswissenschaftlichen Diplomprüfungen, von Dr. Rumpf, ord. Professor des Rechts **63.** Jahrg. 51 Heft 2 S. 99.
— Recht, wann entsteht ein wohlerworbenes ... des Beamten auf ein bestimmtes Wartegeld oder Ruhegehalt? (Entsch. des LG Dortmund vom 15. November 1926) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 10.
— Die Rechtsprechung des Reichsversicherungsamts zu dem Gesetz vom 14. Juli 1925 im zweiten Halbjahr 1926, von Fritz, Senatspräsident **7.** 193.
— Das Registratursystem der Deutschen Reichspost, von Schneider, Postrat **49.** 211, **73.** 163.
— Reichsbeamte im Vorstand oder Aufsichtsrat einer Genossenschaft **13.** 295.
— Reichs-Personalabbauverordnung, der Art. 17 § 1 Abs. 1 der ... wird auch insoweit, als er die dort bezeichneten Abbaumaßnahmen auf die mit einem Anrecht auf Ruhegehalt ausgestatteten Angestellten der Versicherungsträger erstreckt, durch das Ermächtigungsgesetz vom 13. Oktober 1923 gedeckt (Entsch. des RG vom 4. Februar 1927) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 481, **57.** Beil. (Rechtsprechung) 228.
— Die Deutsche Reichspost im Wirtschaftsjahre 1925, von Schröder **36.** Bd. 2 S. 123.
— Deutsche Reichspost und Staatskunst **20.** 220.
— Reichssparkommissar, Bekanntmachung des Reichsministers der Finanzen vom 4. Mai 1927, betr. die Tätigkeit des ... **61.** 141, **12.** 327.
— Reichsparministerium oder Sparkommissare? **23c.** Nr. 10 S. 6.
— Reichsverfassung, Art. 129 der ... gibt keine Erläuterung des Begriffs der wohlerworbenen Rechte. Er will seinem klaren Wortlaute nach nicht ihren Inhalt bestimmen, sondern sie in dem Umfang aufrechterhalten, in dem sie erworben sind und zur Zeit seines Inkrafttretens bestehen. Ein widerruflicher oder abänderungsfähiger Ruhegehaltsanspruch wird daher auch nur in dieser Eigenschaft gestützt und kann durch Art. 129 nicht zu einem unwiderruflichen und unabänderlichen umgestaltet werden (Entsch. des RG vom 18. Februar 1927) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 619.
— Der Reklamevertrag ist kein stempelpflichtiger Mietvertrag (Große Berliner Straßenbahn- und Verkehrsreklame G. m. b. H. in Berlin als Pächterin aller Reklameeinrichtungen an und in den Berliner Straßenbahnwagen) (Entsch. des RG vom 4. März 1927) **88.** 448, **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 491.
— Rentenhysterie, die neue Lehre von der ..., von Kersting, Landgerichtsdirektor **26.** Bd. 44 S. 277.
— Das Ruhegehalt des Alt-Versorgungsberechtigten soll so bemessen werden, wie wenn bei seinem Ausscheiden die für einen Neu-Ruheständler geltenden Bestimmungen schon in Kraft gewesen wären. Alt-Versorgungsberechtigte können auf die Bezüge einer Aufrückungsstelle keinen Anspruch erheben (Entsch. des RG vom 7. Januar 1927) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 363, **52.** 186.
— Schadensersatzpflicht der in Preußen wohnhaften Reichsbeamten gegenüber dem Reiche für den durch Amtspflichtverletzungen dem Reiche zugefügten Schaden. Dieser Schadensersatzanspruch unterliegt nicht der dreijährigen Verjährung des § 852 BGB. Für ihn gilt die allgemeine Verjährungsvorschrift des § 195 BGB, insbesondere Schadensersatzpflicht von Reichsbahnbeamten, die einen Streik der Eisenbahnbeamten anordnen, leiten und durchführen (Entsch. des RG vom 24. Februar/20. Januar 1927) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 584, **24.** Jahrg. 7 S. 536.
— Schaublätter als Hilfsmittel für wirtschaftliche Personalbemessung, von Ziegler, Postdirektor **76.** Jahrg. 3 S. 276.

Deutschland. Der Sicherheitsdienst bei der deutschen Reichsbahn im Jahre 1926, von Heiges, Reichsbahndirektor **58.** 288.
— Sozialversicherung, die Geschichte der deutschen ... (von der Krankenfürsorge im Mittelalter zur Krankenversicherung der Neuzeit, Jahre 1270 bis 1838), von Wissell, Minister a. D. und M. d. R. **62a.** 138.
— Sozialversicherung, Stand der deutschen ..., von Grieser, Ministerialdirektor **62a.** 97, **81.** 391, **23.** 385.
— Sport, Haftpflicht und Krankenkassen, von Philipsohn, Postdirektor und Vorsitzendem der Kölner Postkrankenkassen **23.** 376.
— Das Staatsbahnprinzip im Reichsbahngesetz, von von Kienitz, Geh. Oberregierungsrat **88.** 321.
— Staatsvereinfachung, zur ... im Reich und in Bayern, von Dr. Bleyer, Ministerialrat und Vorsitzendem der bayer. Vereinfachungskommission **16.** 485.
— Strafrecht und Beamte **17.** 228. 280.
— Strafverfahren, die Wiederaufnahme des ... und ihre Wirkung auf den infolge des aufgehobenen Urteils eingetretenen Amtsverlust **16.** 740.
— Die 24-Stunden-Zählung **34.** 31, **53.** 155, **55.** 116, **24** Jahrg. 7 S. 435, **41.** 105, **23.** 416.
— Sukzessivlieferungsverträge, wann liegt bei ... Vertragsverletzung vor? **88.** 527.
— Taylorismus in der Verwaltung, von Schneider, Postrat **76.** Jahrg. 3 S. 214. 262.
— Das Titelverzeichnis (Änderungsvorschlag), von Liesemanns, Rechnungsdirektor **52.** 230.
— Trinkbranntweinankündigung auf der Eisenbahn (Reklame), von Stephan, Polizeirat i. R. **26.** Bd. 44 S. 285.
— Tropenzulage in aufgewertetem Zustande, es besteht kein Anspruch auf Weitergewährung der ... (Entsch. des RG vom 30. April 1926) **23.** 359.
— Tuberkulosefürsorge im Bereich der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft 1926 **58.** 374.
— Die bloße Übertragung polizeilicher Funktionen macht Personen, die auf Grund eines Privatdienstvertrags im Eisenbahndienst angestellt sind, noch nicht zu pensionsberechtigten Beamten (Entsch. des RG vom 20. November 1925) **26.** Bd. 44 S. 300.
— Tarifliche Unabdingbarkeit und strafrechtlicher Betrug **16.** 604.
— Unfall durch einen Kraftwagen, Haftung des Kraftfahrzeughalters bei gleichzeitigem Verschulden des Fahrzeugführers und des Verletzten (§§ 7, 9 des Kraftfahrzeugverkehrsgesetzes), Übergang des Schadensersatzanspruchs des verletzten Beamten auf seine Betriebsverwaltung — Post (§ 12 des Beamtenunfallfürsorgegesetzes, Beanstandung der Versetzung des Verletzten in den dauernden Ruhestand durch den Kraftfahrzeughalter auf Grund des § 839 BGB) (Entsch. des RG vom 4. Januar 1926) **23.** 378.
— Unfallfürsorgegesetz, zur »Anmeldung des Anspruchs« gemäß § 8 des ... genügt im Zweifel die Anzeige des Unfalls (Entsch. des OLG Hamburg vom 12. Juli 1926) **26.** Bd. 44 S. 301.
— Unterrichtsfrage, zur ..., von Dr. Sarter, Präsident **58.** 383.
— Unterrichtsleiter, Erfahrungen und Beobachtungen eines ..., von Sahm, Postinspektor **76.** Jahrg. 3 S. 248, **17.** 309.
— Unterschlagung erfordert nicht das Bewußtsein, gegen ein zugunsten der Gesamtheit erlassenes Verbot zu verstoßen (Entsch. des RG vom 17. Februar 1927) **57.** Beil. (Rechtsprechung) 287.
— Der Verband der deutschen Reichs-Post- und Telegraphenbeamtinnen im Jahre 1926 und die deutsche Frauenbewegung **36.** Bd. 2 S. 135.
— Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung, Wege zur ..., von Frank, Kreisobersekretär **23c.** Nr. 8 S. 5.
— Verfassungsänderung, der Weg der ..., von Bredt **85.** Bd. 82 S. 437.
— Verkehrswerbung, wie soll die Eisenbahn ... treiben?, von Dr. Fischer, Reichsbahnoberrat **88.** 378.
— Die Verletzung der dem Beamten dem Staate gegenüber obliegenden Gehorsams-, Treu- und Dienstpflicht fällt nicht unter die Vorschriften über unerlaubte Handlungen im Sinne der §§ 823 ff. BGB. Für Ansprüche auf Schadensersatz wegen einer solchen Verletzung gilt daher die allgemeine Verjährungsvorschrift des § 195 BGB, nicht diejenige des § 852 (Entsch. des RG vom 20. Januar 1927) **57.** Beil. (Das Recht) 253.
Deutschland. Zwangsweise Versetzung eines Beamten in den Ruhestand, der nach dem ärztlichen Gutachten nur noch an seinem bisherigen Wohnsitze als dienstfähig anzusehen war, während ihn ein körperliches Leiden daran hinderte, seinen Dienstgeschäften an einer neuen Dienststelle auf die Dauer nachzukommen. Der aus zwingenden dienstlichen Gründen erfolgten Versetzung nach der neuen Dienststelle war der Beamte nicht gefolgt (Erlaß des Reichsministers der Finanzen vom 9. März 1927) **20.** 252, **52.** 201, **17.** 336.
— Versicherungswesen. Kranken- und Invalidenversicherungspflicht von als Postaushelfer beschäftigten Erwerbslosenunterstützungsempfängern **7.** 176.
— Verwaltungsarbeiter, Neuregelung der Löhne für die ... (Runderlaß des preuß. Finanzministers vom 23. April 1927) **56.** 72.
— Werkverdingungsverträge, Erlaß des preuß. Finanzministers vom 31. März 1927, betr. Abschluß und Versteuerung formloser ... **89.** 180.
— Die Wiedereinordnung Deutschlands in die Weltwirtschaft, von Dr. Külz, Reichsminister a. D. und M. d. R. **80.** 85.
— Wirtschaft und Beamtentum **20.** 207, **18.** Nr. 17 S. 1, **19.** Nr. 17 S. 1.
— Wirtschaftspolitik, welche Aufgaben erwachsen den Amtsvorstehern aus der ... der Deutschen Reichspost? (aus einem Vortrag des Postdirektors Weirich) **23.** 263.
— Wirtschaftsstatistik **14.** 103.
— Wohnungsbauten, Vereinfachungen in der Planung und Ausführung von ..., von Dr.-Ing. Althoff, Stadtbaurat **32.** 393.
— Wohnungsfürsorgemaßnahmen und Rechtslage zwischen Vermieter und Mieter, von Markmann, Postinspektor **52.** 149.
— Wohnungsgröße, Beschränkung der ..., von Spoelgen, Beigeordnetem **32.** 389.
— Wohnungsnot und Technik des Wohnungsbaus, von Dr.-Ing. Gut, Stadtbaudirektor **32.** 385.
— Wohnungswesen. Die Notwendigkeit der Mieterhöhung, von Dr. Ebel, Oberregierungsrat **15.** Beil. (Bauwirtschaft und Baurecht) 30.
— Wohnungswesen. Zinszuschüsse aus dem gemeindlichen Hauszinssteueraufkommen, von Dr. Weber, Oberregierungsrat a. D. **87.** 77.
— Wohnungswirtschaft und Wohnungspolitik, von Dr. Ebel, Oberregierungsrat **82.** 501.
— Die Zählung der Einläufe und Ausgänge der Behörden **23c.** Nr. 12 S. 4.
— Bayern. Geschichte der Post in Landsberg am Lech, von Zitt, Oberpostinspektor **10a.** Jahrg. 1925 S. 92.
— — Hoheitszeichen im Bereiche der Posten in Bayern, von Brunner, Ministerialamtmann **10a.** Jahrg. 1926 S. 94.
— — 250 Jahre Kitzinger Postgeschichte, von Dr. Pfrenzinger, Studienrat **10a.** Jahrg. 1926 S. 112.
— — Alte Postbauten in Unterfranken, von Lehr, Oberregierungsbaurat **10a.** Jahrg. 1926 S. 34. 65.
— — Die Wohnungsfürsorge für das Eisenbahn- und Postpersonal in Bayern, von Dr. Grübel, Reichsbahnoberrat **58.** 361, **18.** Nr. 22 S. 2, **19.** Nr. 22 S. 2.
Bulgarien. Die bulgarische Postgewerkschaft **50.** 201.
Dänemark. Vereinigung von Post und Telegraphie in Dänemark **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 17.
Danzig. Aus dem Geschäftsbericht der Post- und Telegraphenverwaltung der Freien Stadt Danzig für die Jahre 1920 bis 1926 **52.** 173.
England. Die sozialen Aufwendungen in England **62a.** 87. 188.
— Die britische Gewerkschaftsbewegung 1926 (Postbedienstete) **36.** Bd. 2 S. 142.
Frankreich. Beamtengehälter **53.** 200, **50.** 308, **55.** 198.
— Das öffentliche Eisenbahnrecht Frankreichs (eine rechtsvergleichende Darstellung), von Dr. Ottmann **9.** 561.
Italien. Postwertpapiere **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 13.
Niederlande. Finanzverhältnisse 1926 (Überschuß der Post- und Telegraphenverwaltung) **36.** Bd. 2 S. 145, **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 17.
— Kinderfürsorge der holländischen Postbeamten **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 13.
Österreich. Geschäftsbericht des österreichischen Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens für 1925 **23.** 221.
— Das neue österreichische Gesetz über die Arbeiterversicherung, von Dr. Kompert **37.** 21.
— Hat die Eisenbahn das Recht, irrtümlich ausbezahlte Gebühren von den Bediensteten durch Abzug von den Bezügen zurückzufordern? **88.** 365.
— Postgewerkschaft **36.** Bd. 2 S. 147.

chweden. Vereinigung von Post und Telegraph **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 17.
chweiz. Der Verband schweizerischer Post- und Telegraphenangestellten in Bern, von Mercier, Sekretär **36.** Bd. 2 S. 129.
chechoslowakei. Die tschechoslowakische Postgewerkschaft **50.** 213.
– Post- und Telegraphenverwaltung (Unfallversicherung, Altersversicherung, Krankenversicherung, Gehaltsreform usw.) **36.** Bd. 2 S. 155.
nerika. Vereinigte Staaten von Amerika. Eisenbahnen, Telegraph und Fernsprecher in den Vereinigten Staaten von Amerika **71.** 77.
– — Interessante Fälle aus dem amerikanischen Bankbetrieb, von Berg, Diplomkaufmann (Das amerikanische Sparkonto, Lohnscheck) **49.** 225.
– — Vortrag des Ministerialrats Kruckow über seine Studienreise nach den Vereinigten Staaten von Amerika (Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen in Amerika) **23.** 301.
ien. Reformarbeiten in Angora, von Eggers, Postrat **76.** Jahrg. 3 S. 241. 258. 289. 308.

II. Postwesen.

lgemeines. Ärmelkanal, Überquerung des ... durch einen Damm **27.** 440.
– Auslandspostverkehr, Beschleunigung des ... (Auszug aus einem Vortrag des Ministerialrats Plein) **23.** 285.
– Bankbetrieb, neuzeitliche Einrichtungen im ... **49.** 229.
– Bankbilanzen und Kreditpolitik, von Stolper **23a.** 931.
– Banken und Sparkassen **23a.** 833.
– Bau und Wirtschaftlichkeit fahrbarer Bandförderer, von Dipl.-Ing. Müller, Studienrat **30a.** 102.
– Die Boten der Post im Wandel der Jahrhunderte, von Hempel, Oberpostmeister **47.** 121.
– Die Briefmarke im Dienste der Wohlfahrtspflege, von Dr. Gumpert **62a.** 65.
– Briefmarken, 1400 neue ... im Jahre 1926 **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 13.
– Überhebliche Briefstempel (Stempelabdrucke »British goods are best«, »Kauft dänische Waren« usw.), ein zwischenstaatliches Übereinkommen angeregt **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 13.
– Entstaubung der Postsäcke, von Jammes, Post- und Telegrapheningenieur **73.** 57.
– Faust- und Hammerstempel, von Schneider, Postrat **73.** 146.
– Fließarbeit im Paketversand — auch in Deutschland **85b.** 192.
– Förderwesen, Denkschriften über ... **30a.** 100.
– Die Füllung von Säcken durch Fördermittel **30a.** 95.
– Hygiene der Briefmarken **14.** 136.
– Schwarze Kabinette, über ... und ihren Zusammenhang mit der Taxisschen Post in Bayern, von Dr. jur. Hartmann, Oberpostrat **10a.** Jahrg. 1925 S. 68.
– Kursbücher, Lesbarkeit der ..., von Dr. Weinberg, Regierungsrat **88.** 513.
– Luftkonferenz in Wien **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 20.
– Luftschiffverkehr Spanien–Argentinien **33.** 626.
– Das schwedische Postamt in Hamburg, von Teubner, Postrat **17.** 227. 265.
– Der sächsisch-holländische Postkurs vor 200 Jahren, nach archival. Quellen, von Rennert **10.** 77.
– Der internationale Postüberweisungsverkehr **53.** 151.
– Postverein, vom Deutsch-Österreichischen ... zum Weltpostverein, von Müller, Postinspektor **52.** 184.
– Prag als Luftfahrtzentrale von Mitteleuropa **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 20.
– Rohrpostbetrieb, die Verwendung von Kältemaschinen im ..., von Ecke **71.** 137.
– Scheck oder Überweisung, von Dipl.-Kfm. Schönwandt, berat. Organisator **67a.** 64.
– Stadtrohrpostnetze, über den Umbau älterer ..., von Kasten, Oberpostbaurat **71.** 71.
– Neuzeitliche Transportanlagen, von Valley, Oberingenieur **30a.** 117.
– Unfallverhütungsbilder an Elektrokarren **30a.** 120.
– Schiedsrichterliches Urteil in einer Ersatzangelegenheit (Beraubung eines Postpakets mit Wertangabe) **73.** 93, **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 21.
– Die Welt auf Schienen, ein Gedenkblatt zum hundertjährigen Bestehen der Eisenbahn, von Schubert **23.** 325.
utschland. Das Abwerfen von Zeitungspaketen aus dem Flugzeug bedeutet eine Beunruhigung und Belästigung des Publikums (Entsch. des AG Bergen [Rügen] vom 20. Januar 1927) **23.** 332.
Deutschland. Akten zur Geschichte des Übergangs vom Allgemeinen Landrecht zum Preußischen Postgesetz (mit besonderer Berücksichtigung der Ursprünge des preußischen Postreglements), von Dr. Staedler, Postrat **14.** 117. 132. 143. 155.
— Autobahn Köln–Düsseldorf, von Dr. Böttger **86.** 50.
— Automobilstraßen, von Buhl **51.** 189, **32.** 306.
— Bahnhofszeitungen, von Baatz, Oberpostinspektor **23.** 318.
— Bahnpostamt 10, 75 Jahre ..., von Dostert, Oberpostinspektor **23.** 242, **20.** 307.
— Briefbeförderung, ein Versehen der Post bei Beförderung eines Briefes ist ein unabwendbarer Zufall (Entsch. des Preuß. OVG vom 1. Dezember 1925) **26.** Bd. 44 S. 366.
— Disziplinarverfahren. Amtsunterschlagung durch unbefugte Hingabe von Kassengeldern gegen Scheck eines Amtsgenossen, Dienstentlassung (Entsch. des Reichsdisziplinarhofs vom 23. November 1926) **23.** 245.
— Disziplinarverfahren. Erschleichung eines Ersatzbetrags (Einschmuggelung einer Paketkarte über eine Wertsendung in den Postbetrieb, Anspruch auf Schadenersatz für den Verlust der angeblich aufgegebenen Sendung, Dienstentlassung), Entsch. des Reichsdisziplinarhofs vom 7. Dezember 1926 **23.** 311.
— Eingemeindungen und Ortsgebührentarif, von Gablenz, Postdirektor **14.** 106.
— Deutscher Eisenbahn-Kraftwagenverkehr **88.** 420.
— Erhöhung der Postgebühren **82.** 627, **17.** 291. 326. 362, **55.** 138, **23e.** Nr. 14 S. 3, **20.** 289, **53.** 210. 225, **75.** 169. 201. 213, **11.** 219, **74.** 245, **52.** 223. 245, **14.** 100. 118, **23.** 354. 369. 416, **18.** Nr. 21 S. 2, **19.** Nr. 21 S. 2, **51.** 309, **50.** 265.
— Ersatzpflicht der Reichsgewerkschaft deutscher Eisenbahnbeamten und Anwärter sowie ihrer Vorstandsmitglieder für Schadenersatz, den die Reichsbahn für Verluste und Beschädigungen hat leisten müssen, die während des Eisenbahnerstreiks im Februar 1922 an zur Beförderung angenommenen Gütern entstanden sind (Entsch. des RG vom 24. Februar 1927) **88.** 525.
— Flugbetriebsgemeinschaften der Deutschen Luft-Hansa **88.** 382.
— Frachtstundungs-Abkommen der Deutschen Reichsbahn. Es verstößt nicht gegen die guten Sitten, wenn sich die Reichsbahn für den Fall der Nichteinhaltung der Stundungsfrist eine Verzinsung von 1 Prozent für jeden Tag der Fristüberschreitung bezahlen läßt (Entsch. des RG vom 22. September 1926) **23.** 227.
— Funk und Kabel im Dienste der Flugsicherung, von Bethge, Oberpostinspektor **21.** 1596.
— Gebührenfragen bei Zeitungs-Verlags-Postanstalten, von Troisch, Oberpostinspektor **23.** 373.
— Haftpflicht des Entkartungsbeamten für den Verlust eines Geldbriefs (Abhandenkommen eines Geldbriefs bei einer Postagentur infolge mangelhafter Entkartung), Entsch. des LG Güstrow vom 18. November 1926 **23.** 413.
— Haftung der Deutschen Reichspost für die von den Zustellern angenommenen Postsendungen (Entsch. des Sächsischen OLG Dresden vom 19. November 1925) **23.** 377.
— Hamburg–Amerika-Linie, 80 Jahre ... **23.** 381, **33.** 935.
— Die deutsche Handelsschiffahrt, von Beuster, Oberregierungsrat **67.** Jahrg. 24, 3. Vierteljahr 98.
— Eine Kaiserreise nach Augsburg im Jahre 1689, von Dr. Freytag, Oberarchivrat **10a.** Jahrg. 1925 S. 22.
— Kaiserreisen durch das Ries im 18. Jahrhundert, von Hintermayr, Oberpostinspektor **10a.** Jahrg. 1926 S. 49.
— Der Kampf der Taxisschen Reichspost um ihre Monopolstellung in der Kurpfalz, von Dr. Reiß, Postdirektor **10a.** Jahrg. 1925 S. 31.
— Klosterboten, von Hintermayr, Oberpostinspektor **10a.** Jahrg. 1925 S. 37.
— Kraftfahrzeugsteuer, die Neureglung der ..., von Dr. Ditgen **86.** 36.
— Kraftfahrzeugverkehr, Begriff der Kraftlinie (Entsch. des Preuß. KG vom 17. Januar 1927) **57.** Beil. (Rechtsprechung) 272, **23.** 446.
— Kraftfahrzeugverkehr. Mindert sich (z. B. durch einen Unfall) die Leuchtkraft der Laterne, so muß die an sich zulässige Geschwindigkeit ebenfalls soweit herabgesetzt werden, daß das Fahrzeug vor einem plötzlich sichtbar werdenden Hindernis rechtzeitig zum Halten gebracht werden kann (Entsch. des RG vom 14. Februar 1927) **57.** Beil. (Rechtsprechung) 272.
— Kraftpostbetrieb. Ersatzleistung nach § 1542 der Reichsversicherungsordnung bei unfallverletzten Postreisenden **7.** 168.

Deutschland. Kraftpostverkehr, wichtige gesetzliche Bestimmungen für den ... **53.** 129.
— Kraftwagenführer, Sehvermögen der ... (Runderlaß des preuß. Ministers für Handel und Gewerbe und des preuß. Ministers des Innern vom 26. April 1927) **43.** 474.
— Kraftwagenverkehr. Rechtsüberholung aus Gefälligkeit für das zu überholende Pferdegespann. Der Kraftwagenführer darf nur im Notfalle rechts überholen. Eine Rechtsüberholung ist selbst dann unstatthaft, wenn sie nach Verabredung mit dem zu Überholenden oder lediglich aus Gefälligkeit für diesen vorgenommen wird (Entsch. des Pr. KG vom 4. November 1926) **23.** 228.
— Kraftwagen-Warnungszeichen auf öffentlichen Wegen, Verpflichtung zur Aufstellung von ... (Entsch. des RG vom 26. Januar 1927) **58.** 172, **42.** 295, **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 396.
— Kursbücher, Neues von den amtlichen ..., den Taschen- und sonstigen Fahrplänen der Reichsbahn **58.** 300.
— Luftfahrtwirtschaft **14.** 122.
— Deutsche Lufthansa, Betriebsergebnisse des ersten Jahres der ... **14.** 97.
— Die internationalen Luftlinien Deutschlands im Jahre 1927 **33.** 689.
— Mechanisierung und Maschinenbau, von Kasten, Oberpostbaurat, und von Schmidt, Postbaurat **14.** 91. 130.
— Maschinelle Paketverteilungen, von Kasten, Oberpostbaurat **76.** Jahrg. 3 S. 257.
— Posteinlieferungsschein, die fälschliche Anfertigung eines ... ist an sich die Fälschung einer öffentlichen Urkunde. Ist der Schein jedoch mangels Einhaltung wesentlicher Formvorschriften nicht geeignet, eine öffentliche Urkunde vorzustellen, so handelt es sich um die Fälschung einer beweiserheblichen Privaturkunde (Entsch. des RG vom 7. Februar 1927) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 436, **23.** 332.
— Postfördertechnik, Neuerungen in der ... **73.** 99. 125.
— Postfuhrdienst, können die ausschließlich im ... verwendeten Pferde der Posthalter zur Zugtiersteuer herangezogen werden? (§ 13 des Finanzausgleichsgesetzes und § 16 des Reichspostgesetzes) **23.** 414.
— Das Postgeheimnis und Artikel 48 der Reichsverfassung **52.** 227.
— Postgeschichte. Cirkulare des Frankenrepublik-General-Oberpostdirektors in Deutschland Friedrich Cotta **10a.** Jahrg. 1925 S. 47.
— Postgeschichte. Johann Sieber, Leipzigs erster Postmeister (aus der Zeit des Dreißigjährigen Krieges und der Schwedischen Post in Leipzig), von Rennert, Oberpostinspektor **23.** 408. 429. 443. 466. 476.
— Postgeschichte. Verkehrsgeschichtliche Funde in einer Klosterbibliothek, von Hintermayr, Oberpostinspektor **10a.** Jahrg. 1925 S. 18. 78, Jahrg. 1926 S. 103.
— Postgeschichte. Zwei Laufzettel vor 300 Jahren oder 8 Tage Gefängnis für die Verzögerung einer Post, von Rennert, Oberpostinspektor **23.** 358.
— Postkarren, Vorsicht bei Benutzung der ... auf den Bahnsteigen (Verletzung eines Eisenbahnfahrgastes, der beim Einsteigen in den Eisenbahnwagen von dem Postkarren zu Boden geworfen wurde, Haftung der Reichspost) **17.** 390.
— Die Post(Kraft-)wagen sind den über den Betrieb elektrischer Anlagen erlassenen Vorschriften (bezüglich des Ausweichens, Haltens usw.) unterworfen. Weder das Kraftfahrzeuggesetz noch das Postgesetz (§ 19) räumt ihnen hierwegen ein Ausnahmerecht ein (Entsch. des OLG Karlsruhe vom 14. Januar 1926) **52.** 232, **14.** Beil. (Rechtsprechung) 14.
— Postkraftwagenverkehr und polizeiliche Wegesperre, von Dr. Berns, Postrat **23.** 219.
— Die Postleitkarten, von Rechnungsrat Brestrich, Ministerialamtmann **76.** Jahrg. 3 S. 273.
— Postscheckverkehr. Der Vorsteher eines Postamts kann dadurch Untreue an Postgeldern begehen, daß er Schalterkassenbeamte veranlaßt, an Postscheckkunden ohne vorherige Prüfung der Deckungsfrage durch das Postscheckamt aus ihrem Guthaben Barbeträge auszuzahlen (Entsch. des RG vom 28. März 1927) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 567, **23.** 414.
— Postscheckverkehr. § 246 des Strafgesetzbuchs, äußerer Tatbestand bei Verfügung über die auf das Postscheckkonto des Täters eingezahlten Geldbeträge? (Entsch. des RG vom 8. November 1926) **16.** 608.
— Postzeitungsvertrieb, Ersparnisse und Vereinfachungen bei Abwicklung des ..., von Rechnungsrat Dietsch, Ministerialamtmann a. D. **23c.** Nr. 9 S. 5, Nr. 12 S. 3.
Deutschland. Postzollverkehr, Vereinfachungen und Ersparnisse im ..., von Ahner, Oberzollinspektor **23c.** Nr. 9 S. 4.
— Postzollverkehr, Vereinfachungen und Ersparnisse im ..., von Hager, Postinspektor **23c.** Nr. 11 S. 5.
— Rechtsfragen aus dem Postkraftverkehr **20.** 277.
— Reichsbahn und Kraftwagen **11.** 229.
— Reisebilder aus alter Zeit, von Zitt, Oberpostinspektor **10a.** Jahrg. 1925 S. 38.
— Scheckbetrug, wann liegt ... vor? (Entsch. des RG vom 3. Februar 1925) **20.** 254.
— Scheckverkehr, Vermögensschädigung durch Begebung eines ungedeckten ... (Entsch. des RG vom 6. Januar 1927) **52.** 247.
— Die Schiffahrtsunternehmen im Jahre 1926 **82.** 550.
— Schnellgütertransport, der Wettbewerb im ... (Kraftverkehr, Luftverkehr und Eisenbahnen), von Dr. Kronheimer, Reichsbahnrat **82.** 543. 706.
— Schnellgüterverkehr nach Dr.-Ing. Bäseler in verkehrsdienstlicher Beleuchtung, von Becker, Reichsbahnrat **88.** 477.
— Deutsche See- und Luftfahrt. Deutsche See- und Luftwarte, von Dr. Perlewitz, Regierungsrat **33.** 895.
— Nachzuweisende Sendungen, wann genügt der Zusteller der Pflicht zur Prüfung der Persönlichkeit des Empfängers bei ...? (Entsch. des LG III Berlin vom 10. Januar 1927) **23.** 415, **51.** 377.
— Der Sommerflugplan der Deutschen Lufthansa, von Dr. Orlovius **47.** 138, **88.** 678.
— Tariferhöhungen, die Bedeutung der geplanten ... der Deutschen Reichspost für das deutsche Versicherungswesen, von Dr. Schultze **48.** 481.
— Die Verkehrsmittel der Deutschen Reichspost in ihren Beziehungen zueinander (Vortrag des Ministerialdirektors Küsgen) **23.** 271, **17.** 278.
— Verkehrsmuseum, ein Gang durch das Berliner (Eisenbahn-) ..., von Kapeller **58.** 168.
— Wetterdienst für den Luftverkehr, Runderlaß des preuß. Ministers für Handel und Gewerbe und des preuß. Ministers des Innern vom 8. April 1927 **43.** 402.
— Wurfsendungen **20.** 281.
— Zeitungszustellkarten, von Storch, Postinspektor **53.** 194.
— Zustelldienst im Ort und über Land, die Reformen des ... **50.** 257.
— Bayern. Beiträge zur Geschichte des Postwesens in Fürth, von Staudenraus, Postinspektor **10a.** Jahrg. 1925 S. 103, Jahrg. 1926 S. 27.
— — Zum 75jährigen Bestehen der Bahnposten in Bayern, von Dr. jur. Reiß, Postrat **10a.** Jahrg. 1926 S. 21.
— — Die Venediger Botenordnung der Reichsstadt Augsburg von Dr. Krinner, Oberpostdirektor **10a.** Jahrg. 1925 S. 15.
— — Die Briefboten der herzoglichen Hofhaltung in Landshut im Jahre 1472, von Leiß, Postamtmann **10a.** Jahrg 1925 S. 111.
— — Die Conduite-Listen der ersten bayerischen Postbeamten und -bediensteten, von Schröder, Oberst **10a.** Jahrg. 1925 S. 81.
— — Die Einführung der Eilpostwagen in Bayern (ein Beitrag zur Erforschung der Entwicklungsgesetze der Postgeschichte), von Dr. jur. Wagenbrenner, Postassessor **10a** Jahrg. 1926 S. 4.
— — Die ersten Jahrzehnte staatlicher Post in der Rheinpfalz **10a.** Jahrg. 1925 S. 35.
— — Zur Postgeschichte der Reichsstadt Augsburg, von Dr. Lankes, Studienrat **10a.** Jahrg. 1926 S. 39. 68.
— — Postgeschichtliches aus dem Rupertiwinkel, von Nißle Ministerialamtmann **10a.** Jahrg. 1925 S. 113.
— — Das bayerische Posthaftrecht in seiner geschichtlichen Entwicklung, von Lentner, Postrat **10a.** Jahrg. 1926 S. 52.
— — Postkassenakten von 1808 und der Postetat für das Jahr 1812, von Schröder, Oberst **10a.** Jahrg. 1926 S. 81.
— — Postgeschichtliche Schaustücke im Nürnberger Postmuseum, von Brunner, Ministerialamtmann **10a.** Jahrg. 1925 S. 49.
— — Die Verhandlungen zur Errichtung einer Reichspoststation zu Bliesкastel 1783—1788, von Krämer, Studienra **10a.** Jahrg. 1926 S. 104.
— — Vortrag in betreff des Postwesens in Bayern, von Frhr. von Aretin **10a.** Jahrg. 1925 S. 43. 120, Jahrg. 1926 S. 61. 123
Bulgarien. Vom bulgarischen Sparkassenwesen (Postsparkasse) von Prof. Dr. Hoffmann **64.** 249.
Dänemark. Die Personalorganisationen der dänischen Postbeamten **52.** 151.
— Das dänische Postwesen in neuster Zeit **23.** 292.

England. Beförderung der indischen Überlandpost von Calais nach Marseille oder Toulon **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 17.
— Mechanische Einrichtungen bei der britischen Postverwaltung **73.** 64.
— Englische Luftverkehrspläne **31a.** Jahrg. 1925 S. 934, **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 15, **33.** 979.
— Das Pennyporto in England **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 13.
— Die Indische Post **73.** 90.
Frankreich. Die französische Feldpost 1914 bis 1919, von Schneider, Postrat **10.** 72. 94.
Österreich. Kraftwagenverkehr der österreichischen Postverwaltung **88.** 500.
Schweden. Posturkunden aus dem 17. und 18. Jahrhundert **10.** 79.
— Der Überschuß der schwedischen Postverwaltung 1926 **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 17.
Schweiz. Die neuen Bahnpostwagen der schweizerischen Postverwaltung **73.** 112.
Tschechoslowakei. Kraftwagen und Eisenbahn (Postministerium und Eisenbahnministerium) **88.** 361.
Afrika. Eine Transsaharabahn **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 20.
Amerika. Canada. Anschreibkasse beim Barfreimachungsverfahren **73.** 132.
— — Canadische Hundepost **23.** 366.
— Columbien. Privatunternehmungen zum Einsammeln, zur Beförderung und Bestellung von Briefpostsendungen (Erlaß des Präsidenten der Republik vom 2. Februar 1926) **73.** 154.
— Vereinigte Staaten von Amerika. Das Bahnpostwesen in den Vereinigten Staaten von Amerika, von Schuchardt, Postinspektor **23.** 406.
— — Flugverkehr in den Vereinigten Staaten von Amerika **88.** 524, **75.** 195, **23.** 355, **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 23.
— — Der Kraftomnibus in den Vereinigten Staaten von Amerika, von Paschasius, Reichsbahnoberamtmann **88.** 375.
— — Postreklame in den Vereinigten Staaten von Amerika, von Rechnungsrat Diederich, Ministerialamtmann (Weihnachtspostbetrieb) **76.** Jahrg. 3 S. 260.
— — Sechs Wochen im Fordbetriebe, von Schuchard, Postinspektor **76.** Jahrg. 3 S. 209. 226.
— — Das Zeitungswesen in den Vereinigten Staaten von Amerika **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 13.
Asien. Britisch Indien. Luftverkehr **82.** 564.
— Japan. Subsidien für Luftlinien vom Verkehrsministerium ausgeworfen **82.** 680.
— Persien. Erweiterung des Junkers-Luftverkehrs **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 20.
— Siam. Die Entwicklung des Postwesens im Königreich Siam (1885 bis 1925) **73.** 142.

III. Telegraphen- und Fernsprechwesen.

Mit Ausnahme des drahtlosen Telegraphierens und Fernsprechens [s. unter IV])

Allgemeines. Beitrag zum Studium der Bleimantelkorrosion unterirdisch verlegter Fernsprechkabel, von Baldini **71.** 104.
— Beschreibung des Telegraphen, welchen P. Basilius Sinner, Benediktiner zu St. Mang in Füssen in der dasigen Bibliothek aufgestellt hat **10a.** Jahrg. 1925 S. 49. 123.
— Beschreibung verwickelter Schaltungen, von Woelk, Telegraphendirektor **70.** Beil. (Werk-Praxis) 213.
— Bildtelegraphie (Fernsehen), die Entwicklung der ... **50.** 230. 242, **21.** Beil. (Die Technik) 1590.
— Deutschland und der Fernsprech-Weitverkehr Europas **70.** 225.
— Endnetzwerk, über ein ... für homogene Fernmeldeleitungen, von Feldtkeller **71.** 91.
— Das Fernautogramm **72.** 245.
— Ferngespräche zwischen Handelskammern in Deutschland und in England **28.** Heft 4 (April 1927) 75.
— Das Fernkabel Nürnberg-Wien, von Stegmann, Ministerialrat, und von Heider, Ministerialrat **28.** Heft 4 (April 1927) 50.
— Fernkabelnetze, Stand des Ausbaus der europäischen ..., von Mentz **28.** Heft 4 (April 1927) 60.
— Fernsehen in Verbindung mit dem Fernsprecher (amerikanische Erfindung) **14.** 136.
— Das deutsch-dänische Fernsprechkabel 1926, von Müller, Oberpostrat, und von Redin, Telegrapheningenieur **28.** Heft 4 (April 1927) 23.
— Die deutsch-englischen Fernsprechleitungen, von Höpfner, Ministerialrat **28.** Heft 4 (April 1927) 66.
— Das automatische Fernsprechsystem Siemens und Halske, von Langer **38.** 41. 61.
— Ein europäischer Fernsprechweitverkehr, von Dr. Runkel **18.** Nr. 18 S. 3, **19.** Nr. 18 S. 3.
— Freileitung, von der ... zum Kabel, von Becker, Ingenieur **72.** 460.
— Karl Friedrich Gauß (zur 150. Wiederkehr seines Geburtstags) **21.** 1155, **52.** 184, **72.** 355, **23.** 303, **70.** 235.
— Internationale Handelskammer und Fernsprechweitverkehr, von Wiehl **28.** Heft 4 (April 1927) 58, **75.** 232.
— Die Holzimprägnierung nach dem Cobraverfahren, von Nowotny, Ingenieur **72.** 373.
— Impulsreglung durch Übertragung, von Woelk **71.** 102.
— Jahresbericht des Internationalen Büros des Welttelegraphenvereins **23.** 355, **75.** 222.
— Das Kabel Paris–Straßburg–Basel **6.** 342.
— Kabelbesitz und Kabeltelegraphie verschiedener europäischer und außereuropäischer Staaten **70.** Beil. (Werk-Praxis) 192, **75.** 163.
— Kautschuk, Weltproduktion und Weltverbrauch von ... **31a.** Jahrg. 1925 S. 592.
— Kautschuk, verjüngter ... **72.** 397.
— Kautschuk-Politik, von Vagts **31a.** Jahrg. 1926 S. 631.
— Kristalline Korrosion in Luftkabelbleimänteln, von Deußing, Oberpostrat **70.** 172.
— Kupferkartell, sechs Monate ..., von Dr. Marcus **82.** 507.
— Ohmsches Gesetz, 100 Jahre ..., von Hoppe **27.** 561.
— Pupinisierungsart, über die zweckmäßigste ... von Fernkabeln, von Dr. Lüschen und Küpfmüller **28.** Heft 4 (April 1927) 10.
— Schnurverstärker, von Winter **70.** Beil. (Werk-Praxis) 241.
— Sicherungslampen für Telegraphenbatterien, von Feuerhahn, Postrat **71.** 69, **70.** Beil. (Werk-Praxis) 244.
— Elektrische Störungen, Beobachtung ... unter Benutzung von Hochfrequenzerscheinungen **27.** 509.
— Die Telegraphie der Naturvölker, von Dr. Nevermann **70.** Beil. (Werk-Praxis) 164.
— Die Telegraphistenwettkämpfe von 1897 bis 1927, von Homuth, Postinspektor **10.** 61, **23.** 261.
— Allgemeine Vierpoltheorie. Betrachtungen über die Gleichungsdeterminante von Vierpolen, von Feige **71.** 61.
Deutschland. Ausbildungswesen, über ... und Schulamt im Oberpostdirektionsbezirk Frankfurt (Main), von Lange **27.** 433.
— Die Buchführung der Telegraphenzeugämter **70.** 143.
— Elektrizitätswerke sind keine »Transportanstalten« im Sinne des § 3 Abs. 1 Ziffer 2 des Telegraphengesetzes (Entsch. des RG vom 24. Januar 1927) **10.** 82.
— Fernkabelknotenamt Frankfurt (Main), von Lange **71.** 65.
— Der Fernleitungsbetrieb, von Stille, Oberpostdirektor **71.** 95.
— Der einmalige Fernsprechbeitrag ist mit 100 v H aufzuwerten, doch kann z. Zt. nur Feststellung gefordert werden (Entsch. des LG Kiel vom 18. Juli 1926) **26.** Bd. 44 S. 309.
— Fernsprechgebühren, Beweislast bei Rückforderung angeblich zuviel erhobener ... (Entsch. des AG Charlottenburg vom 14. Juni 1926/29. März 1927) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 9. 16, **75.** 142, **10.** 111, **52.** 212.
— Die neue Fernsprechordnung **10.** 113, **70.** 314.
— Fernsprechrechnungsdienst (Abschn. VI, 5 der Allgemeinen Dienstanweisung für Post und Telegraphie). Sonderkonto, Erstattungsnachweis, unsichere Forderungen, von Goede, Postrat **70.** 229. 232.
— Flußbett, der Eigentümer eines ... darf grundsätzlich, auch wenn darüber dem öffentlichen Verkehr dienende Brücken führen, im Bereiche des Luftraums der Brücken liegende elektrische Leitungen einer Stadtgemeinde verbieten (Entsch. des RG vom 7. Juli 1926) **26.** Bd. 44 S. 294.
— Rationelle Gebühren, von Ammon, Postinspektor (Fernsprechgebühren) **52.** 230.
— Ein Gewohnheitsrecht, daß, wo immer ein Rechtsgut widerrechtlich verletzt wird infolge einer Handlungsweise, die der Geschädigte dulden müsse, ein Ersatzanspruch auch ohne Nachweis eines Verschuldens gegeben sei, gibt es nicht. Ein Bedürfnis, für Telegraphenleitungen neben den Bestimmungen des Telegraphenwege-Gesetzes vom 18. Dezember 1899 eine Gefährdungshaftung zu begründen, ist nicht anzuerkennen (Entsch. des RG vom 14. März 1927) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 582, **10.** 143, **57.** Beil. (Rechtsprechung) 342.

Deutschland. Haftung der Deutschen Reichspost und ihre Beamten aus einem Unfall beim Telegraphenbau (Entsch. des OLG Celle vom 5. März 1924) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 13.
— Kleinrohrpost **70.** Beil. (Werk-Praxis) 219.
— Luftkabel haben sich als außerordentlich widerstandsfähig erwiesen **23.** 231.
— Luftkabelbau, die Wirtschaftlichkeit im ..., von Schönfeld, Ministerialamtmann **70.** 249.
— Lx-Telegramme, werden sich die ... einleben? **70.** 196.
— Die Neureglung der Fernsprechgebühren, von Dr. Feyerabend, Staatssekretär (Der neue Fernsprechtarif) **23b.** 193, **75.** 126. 150, **23.** 291. 324, **18.** Nr. 16 S. 2, **51.** 340. 353, **19.** Nr. 16 S. 2, **28.** Heft 4 (April) 3.
— Richtlinien für den Bau und die Einrichtung von Telegraphenämtern großen und mittleren Umfangs, von Feuerhahn, Postrat **71.** 121.
— Der »Schnellverkehr« im Fernsprechdienst, von Dr. Runkel **53.** 133.
— Schreibmaschine für den Telegraphenbetrieb **23.** 247, **70.** Beil. (Werk-Praxis) 221.
— Verbesserte Stühle für den Dienstbetrieb (Gesundheitsstühle) **74.** 149.
— Telegramme mit Kurzanschrift und ihre Beschriftung, von Westphal, Postamtmann **70.** 193.
— Telegraphengesetz. Auf keinen Fall kann ein Elektrizitätswerk als Transportanstalt angesehen werden, weil es den im eigenen Betrieb erzeugten Strom mittels eigener Leitungsdrähte dem Verbraucher zuführt. Es gehört deshalb nicht zu den im Telegraphengesetz begünstigten Transportanlagen und bedarf zur Einrichtung einer eigenen Fernsprechanlage der Genehmigung der Reichspost usw. (Entsch. des RG vom 24. Januar 1927) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 470, **57.** Beil. (Rechtsprechung) 273.
— Telegraphenkabelnetz, 50 Jahre ..., von Rechnungsrat Müggenburg, Ministerialamtmann **10.** 85, **23.** 341.
— Überkleben einer Schrift ist kein Beiseiteschaffen — Überkleben von zur Kontrolle über die Schlußabrechnungen der Fernsprechteilnehmer angefertigten und in ein Heft eingeklebten Zahlenstreifen mit anders lautenden Zahlenstreifen —, Entsch. des RG vom 21. März 1927 **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 568.
— Das Unterrichtswesen im Bezirk Berlin und das Telegraphenschulamt, von Scholz, Telegrapheninspektor, und von Selge, Obertelegraphensekretär **70.** Beil. (Werk-Praxis) 159. 185.
— Der Vermieter einer Fernsprechanlage kann nach Ablauf der Mietzeit sowohl vom Hauseigentümer als vom Nachfolger des Bestellers Rückgabe der Anlage fordern (Entsch. des Preuß. KG vom 26. Februar 1926) **26.** Bd. 44 S. 307.
— Vorteile des Nachtfernsprechdienstes, von Hempel, Oberpostinspektor **18.** Nr. 23 S. 7, **19.** Nr. 23 S. 8.
— Wirtschaftlichkeit im Fernsprechwesen und Bau **52.** 134.
— Bayern. Die bayerischen Telegraphenmarken, von Brunner, Ministerialamtmann **10a.** Jahrg. 1925 S. 100.
Belgien. Entwurf über die Bildung einer selbständigen Telegraphen- und Fernsprechverwaltung in Belgien **28.** Heft 4 (April 1927) 72.
Bulgarien. Vom Fernsprechwesen in Bugarien, von Dr. Petzall **50.** 225.
England. Facsimile-Telegraphie im Verkehr mit Melbourne und Bombay **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 17.
— Fernsprecher in London im Jahre 1926 **28.** Heft 4 (April 1927) 76.
— Zahl der Fernsprechanschlüsse und Inlandgespräche **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 18, **28.** Heft 4 (April 1927) 75.
Frankreich. Französischer Fernsprechdienst und Fernsprechverbindungen **75.** 151. 190, **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 22.
— Aus dem Haushalte der französischen Telegraphenverwaltung für 1927 (Fernkabelbau) **28.** Heft 4 (April 1927) 74.
— Selbstanschlußämter **70.** Beil. (Werk-Praxis) 168.
— Verantwortlichkeit des Staates für Telegraphierfehler **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 14.
Griechenland. Abgabe des Fernsprechdienstes an die Privatindustrie (Belgische Gesellschaft) **70.** 179.
Italien. Errichtung einer Versuchsanstalt für die Verkehrsunternehmungen durch Vereinigung der Versuchsanstalt der Staatseisenbahnen und der Hauptpost-, Telegraphen- und Telephonversuchsanstalt (Verordnung vom 4. November 1926) **9.** 842.
— Telegraphenbetrieb durch eine Privatgesellschaft in der Provinz Mailand **75.** 203.
Norwegen. Telegraphen- und Fernsprechwesen in Norwegen 1923/24 und 1924/25 **38.** 66.
Rußland. Die telegraphischen internationalen Verbindungen Rußlands **70.** Beil. (Werk-Praxis) 167.
Schweden. Ertrag aus den Luxustelegrammen von 1912 (Beginn ihrer Einführung) bis 1926 **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 17.
— Das Telegraphen- und Fernsprechwesen in Schweden, von Menge, Oberpostinspektor **52.** 228.
Türkei. Einrichtung des Selbstanschluß-Fernsprechbetriebs durch eine schwedische Gesellschaft **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 18.
Amerika. Vereinigte Staaten von Amerika. Entwicklung der Holztränkungsindustrie in den Vereinigten Staaten von Amerika **88.** 498, **9.** 821.
— — Das Fernsprechverzeichnis der Stadt New York **75.** 191
— — Aus dem Jahresbericht der American Telephone and Telegraph Company **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 14.
Australien. Telegraphen- und Fernsprechwesen in Australien im Rechnungsjahre 1923/24 **38.** 64.

IV. Drahtloses Telegraphieren und Fernsprechen.

Allgemeines. Die Abstimmschärfe des Empfängers in Theorie und Praxis, von Dr. Daudt **21.** Beil. (Die Technik) 152
— Anodengleichrichtung, über ..., von von Ardenne **35.** Bd. 2 S. 82.
— Die Antenne als Blitzableiter **31.** 154.
— Arbeitscharakteristiken und Gittervorspannung bei Niederfrequenzverstärkern, von Forstmann **31.** Beil. (Funk-Bastler) 231. 249.
— Die gewerbliche Ausnutzung der Rundfunksendungen nach internem und internationalem Recht, von Dr. Hoffmann, Rechtsanwalt **12b.** 69.
— Ein Beitrag zur Berechnung von Erdverlusten bei Antennenanlagen, von Mayer **35.** Bd. 29 S. 71.
— Der Bell-Fernseher, von Dr. Schröter **31.** 177.
— Die Berechnung von Hochfrequenztransformatoren für Rundfunkbereich und Zwischenfrequenz, von Dipl.-Ing. Hofmann **31.** Beil. (Funk-Bastler) 209.
— Neue Bildrundfunkversuche in Wien **31.** 107, **21.** 1103.
— Bildtelegraphie, von Kahn **21.** 1501, **53.** 255.
— Blockkondensatoren, Anwendung und Dimensionierung von ... in Radioapparaten, von Doberzinsky **21.** 1386.
— Der Detektorenempfänger als »Sender«, von Kittlick **31.** Beil. (Funk-Bastler) 257.
— Die Doppelgitterröhre, ihre Vorteile und ihre Anwendung, von Sutaner **70.** Beil. (Funk-Praxis) 207.
— Eigenarten der Wellenausbreitung (in den Morgen- und den Abendstunden) **71.** 112.
— Der Einfluß der Atmosphäre auf die Wellenausbreitung, von Dr. Duckert **31.** Beil. (Funk-Bastler) 241.
— Einfluß von Kapazität und Selbstinduktion in graphischer Darstellung, von Gadamer **21.** Beil. (Die Technik) 152
— Elektronenröhre, der innere Widerstand der ..., von Bernbach **35.** Bd. 29. S. 119.
— Ungerichteter Empfang, von v. Korshenewsky **35** Bd. 29 S. 7
— Entwicklung der Funktelegraphie in den letzten 20 Jahren **75.** 193, **21.** 1455.
— Erfahrungen mit dem Tropadyne-Empfänger, von Dr. Weihofer **31.** Beil. (Funk-Bastler) 287.
— Die Erhebung und Verteilung urheberrechtlicher Tantiemen im Rundfunk, von Homburg, Rechtsanwalt **12b.** 114.
— Europa–Amerika, der transatlantische drahtlose Fernsprechverkehr, von Abrahams **21.** 870.
— Ein Experimentierapparat, von Sutaner **21.** Beil. (Die Technik) 1038. 1527.
— Der Fernsprechfunkverkehr London–New York **14.** 82.
— Ein Flachspulen-Neutrodyne-Empfänger, von Dr. Noc **31.** Beil. (Funk-Bastler) 195.
— Frequenzabhängigkeiten bei Widerstandsverstärkern, von von Ardenne **31.** Beil. (Funk-Bastler) 267.
— Funkbeschickung, sind ... und Kompaßdeviation eindeutig, von Prof. Dr. Maurer und Dr. Fischer **4.** 116.
— Der Funk-Nachrichtendienst im Hochgebirge, von Dr. Gol mann **31.** 155.
— Funkpeilung, Wert der ... für Steuerung von Flugzeugen im Nebel **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 18.
— Funkrecht, die Entwicklung des ..., von Dr. Bredow, Staatssekretär **12b.** 81.
— Die günstigsten Funksendezeiten, Feststellungen über **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 18.

Allgemeines. Funktelegraphenvertrag, das Interesse der Schiffahrt an der Revision des internationalen ..., von Fleschner, II. Offizier **33.** 569.
- Funktelegraphie, dreißig Jahre ..., von Lengsfeld, Telegrapheninspektor **31.** 159. 167.
- Funk-Urheberrecht, die Vorschläge der italienischen Regierung und des Internationalen Büros zum ... zum Schutze der Werke der Literatur und Kunst **12b.** 50.
- Die Gefahren bei unvorschriftsmäßigen Außenantennen für den Rundfunkempfang **27.** 807.
- Gefahren bei Verwendung von Gleichstromnetzen für Rundfunkempfänger, von Sichter, Oberingenieur **27.** 417.
- Ein elektrischer Gegenstrom-Antennenausschalter, von stud. ing. Müller **31.** Beil. (Funk-Bastler) 313.
- Drahtlose Geheimtelephonie **70.** Beil. (Funk-Praxis) 266.
- Gewittergefahr, selbsttätige Erdung bei ... **31.** Beil. (Funk-Bastler) 283.
- Neuere elektrolytische Gleichrichter, von Dr. Klages **31.** Beil. (Funk-Bastler) 329.
- Moderne Gleichrichter- und Senderöhren, von Schwandt **31.** Beil. (Funk-Bastler) 315.
- »Gleichrichtung«, von Gadamer **21.** 1105.
- Die Gleichrichtung in Widerstandsverstärkern, von Stoff **21.** 1034.
- Gleichstrommaschinenstörungen, die Beseitigung von ... **31.** Beil. (Funk-Bastler) 278.
- Der Jensen-Superhet, von Jensen **31.** Beil. (Funk-Bastler) 213.
- Die mechanische Kopplung der Abstimmittel, von Dipl.-Ing. Rechnitzer **31.** Beil. (Funk-Bastler) 273.
- Kosten einer Großfunkstelle **71.** 112.
- Kritisches über Endröhre und Lautsprecher, von Dr. Conrad **31.** Beil. (Funk-Bastler) 281.
- Einfache Kurzwellensender, von Vogt **21.** 1659.
- Der Kurzwellensender im Dienste der Bodenerforschung, speziell als Indikator für Grundwasservorkommen, von Dr. Rothe **21.** 1174.
- Messung von Hochfrequenzwiderständen **27.** 584.
- Messungen an Überlagerungsempfängern **31.** Beil. (Funk-Bastler) 301.
- Thermische Meßgeräte für die Funktechnik, von Fischer, Ingenieur **21.** 1176.
- Methode, über eine einfache ... zur indirekten Messung von Gitterströmen, von von Ardenne **35.** Bd. 29 S. 88.
- Modellregeln für Schwingungskreise mit Eisenkernspulen, von Winter-Günther **35.** Bd. 29 S. 81.
- Netzanschlußgeräte, gegen die Zulassung von ... **31.** Beil. (Funk-Bastler) 206.
- Der Neutrodyne-Interflexempfänger, von Jungfer **31.** Beil. (Funk-Bastler) 229.
- Normalfrequenzen und absolute Frequenzmessung, von Scheibe **35.** Bd. 29 S. 120. 158.
- Der Numan-Wellenmesser am Wechselstromnetz, von Forbath **31.** Beil. (Funk-Bastler) 234.
- Pfadfinder der Funktechnik, Slaby 1849 bis 1913 **31.** 99.
- Photographie und Fernsehen **27.** 657, **52.** 211.
- Die Probleme des Funkrechts und das Comité International de la T. S. F., von Homburg, Rechtsanwalt **12b.** 30.
- Der Quarzwellenmesser, der Träger der europäischen Wellenverteilung **70.** Beil. (Funk-Praxis) 237.
- Ein Rahmenempfänger mit Mehrfachröhren, von Sutaner **31.** Beil. (Funk-Bastler) 245.
- Das Recht auf Berichtigung bei Funkmeldungen, von Tabouis, Generalsekretär **12b.** 73.
- Reflexschaltungen mit Widerstandskopplung, von Davidsohn **31.** Beil. (Funk-Bastler) 217.
- Reglung des Rundfunks, zur Frage der ... durch die Berner Konvention, von Dr. Smoschewer, Landgerichtsrat **12b.** 41.
- Das Reiß-Mikrophon in seiner neuen Ausgestaltung, von Bourquin **21.** 1102.
- »Relaxationsschwingungen«, über ... II, von van der Pol jr. **35.** Bd. 29 S. 114.
- Rückkopplung, die verbesserte Leithäusersche ..., von Bödigheimer **31.** Beil. (Funk-Bastler) 345.
- Kapazitiv-induktive Rückkopplung, von Lab.-Ing. Schaper **31.** Beil. (Funk-Bastler) 321.
- Rundfunk, Ausbreitung des ... unter der Erde (Versuche in Frankreich) **71.** 141.
- Rundfunk, Schallplatte und ausübender Künstler, von Dr. Cahn **12b.** 85.

Rundfunkstörungen **70.** Beil. (Funk-Praxis) 181, **21.** 1317, **10.** 101.

Allgemeines. Rundfunkstörungen durch elektrische Gasreinigungsanlagen und ihre Beseitigung, von Klie **31.** Beil. (Funk-Bastler) 341.
- Die Internationale Rundfunk-Union in Genf **21.** 1436.
- Schaltungen mit Doppelgitterröhren, von Gadamer **21.** 1457.
- Schaltvorgänge, über ... bei Elektronenröhren, von Mayer **35.** Bd. 29 S. 76.
- Schiffsverkehr, die Beseitigung des Wellenmangels im ..., von Prof. Dr. Leithäuser, Postrat **31.** 151.
- Schnelltelegraphen im Funkverkehr, von Petzold **70.** Beil. (Werk-Praxis) 267.
- Schwingungskreise, über ..., die durch eine Eisenkernspule gekoppelt sind, von Winter-Günther **35.** Bd. 29 S. 103.
- Störbefreiung am Empfänger, neue Mittel zur ..., von Dr. Goebeler **31.** Beil. (Funk-Bastler) 193.
- Störsender, eine Anordnung zur Beseitigung starker ..., von Prof. Dr. Leithäuser **31.** Beil. (Funk-Bastler) 308.
- Das menschliche Trommelfell als Vorbild für die Lautsprechermembran, von Popp **31.** Beil. (Funk-Bastler) 225.
- Überlagerung und Modulation, von Weichart **31.** Beil. (Funk-Bastler) 291.
- Ein einfacher Ultra-Kurzwellensender, von stud.-ing. Hoerner **31.** Beil. (Funk-Bastler) 284.
- Verbesserungen des Rundfunks **70.** Beil. (Funk-Praxis) 263.
- Ein Wand-Detektorempfänger, von Baumbach, Ingenieur **21.** 1319.
- Wanderung elektromagnetischer Wellen, von Lengsfeld **21.** 1456.
- Neue Wege im Funkwesen **53.** 176.
- Die Wellenbereiche einer Spulenkombination, von Dr. Schad **21.** Beil. (Die Technik) 1244.
- Die Wirkung des Ohmschen Widerstandes, der Selbstinduktion und der Kapazität in Wechselstromkreisen, von Dr. Daudt **21.** 962. 1036.
- Die »elektrische Wünschelrute«, von Dr. Lübben **31.** Beil. (Funk-Bastler) 305.
- Zahl der Küsten-, Bord- und Großfunkstellen der Erde **23.** 248, **75.** 165.
- »Zugfunk« — vor 50 Jahren, von Davidsohn **21.** 1454.
- Der Zusammenschluß der europäischen Rundfunkgesellschaften, von Giesecke, Minsterialrat a. D. und Direktor der Reichs-Rundfunk-Gesellschaft **12b.** 20.

Deutschland. Außenluftleiter, die Errichtung von ... (einschließlich Zuführung zur Wohnung) sowie Erdungsanschlüssen, die für Miethäuser (z. B. bei Neubauten) von vornherein für alle Wohnungen vorgesehen werden und als Bestandteil der Wohnung gelten, ist erlaubt **23.** 416, **75.** 234.
- Bastler, darf der ... fremde Erfindungen benutzen?, von Dr. Pincus, Rechtsanwalt **31.** 137.
- Baupolizei und Dachantenne, von Dr. Josef, Rechtsanwalt **12b.** 76.
- Besitzstörung und Gebrauchsentziehung durch die Dachantenne, von Dr. Josef, Rechtsanwalt **12b.** 7.
- Dachantenne, Zweifelsfragen des bürgerlichen Rechts betreffs der ..., von Dr. Josef, Rechtsanwalt **12b.** 47. 64.
- Deutschland und der Weltfunkverkehr **20.** 237.
- Die Entwicklung des Funkwesens im Deutschen Reich in den Jahren 1923 bis 1926 **81.** 282, **71.** 140.
- Der Fernempfänger des Telegraphentechnischen Reichsamts, von Prof. Dr. Leithäuser **31.** Beil. (Funk-Bastler) 333.
- Funk-Urheberrecht, Nebenbemerkung zum..., von Dr. Reiche, Rechtsanwalt **12b.** 16.
- »Genehmigung« im § 1 der Funkverordnung vom 8. März 1924 ist nur vorherige Genehmigung. Zum Begriff des Vorsatzes bei Verletzung der Funkverordnung (Entsch. des OLG Hamm vom 15. Januar 1927) **10.** 112.
- Hochantenne, muß der Vermieter dulden, daß Mieter auf dem Mietshaus eine ... anbringt? Heranziehung einzelner Tatumstände durch den Revisionsrichter von Amts wegen, §§ 242, 903 des BGB (Entsch. des RG vom 8. Februar / 7. Januar 1927) **16.** 673, **12b.** 78, **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 518.
- Interessenabwägung bei Dachantenne und Miete?, von Dr. Josef, Rechtsanwalt **12b.** 17, **21.** 970.
- Laufbahnen der Funkangestellten auf Handelsschiffen und bei Großfunkstellen, Änderung der Bestimmungen über die ... **61.** 105, **52.** 172.
- Lautsprecherbetrieb strafbar?, von Dr. Pincus, Rechtsanwalt **31.** 100, **21.** 970. 1041.
- Nauen, von Niemann **23.** 277.

Deutschland. Die Organisation der deutschen drahtlosen Überseetelegraphie, von Dr. Runkel **50.** 184.
— Die Organisation des deutschen Rundfunks, von Dr. Magnus, Rechtsanwalt **12b.** 25.
— Patentreform und Funkwesen, von Dencker, Richter am Landgericht Hamburg **12b.** 105.
— Das Recht auf die Antenne, von Dr. Zorn, Rechtsanwalt und Syndikus **12b.** 5, **21.** 1394.
— Reichsgericht und »Senderecht«, von Dr. Lion, Rechtsanwalt **12b.** 2. 46.
— Das Reichsgericht zur Antennenfrage (Aufhebung der Entsch. des OLG Hamburg vom 12. März 1926), Entsch. des RG vom 8. Februar 1927 **23.** 310, **21.** Beil. (Die Technik) 1250, **57.** Beil. (Rechtsprechung) 249, **12b.** 82.
— Der Rundfunk dient nur der Unterhaltung (Duldung einer Hochantenne, Stellungnahme des Reichsgerichts, aber noch keine Entscheidung) **31.** 131.
— Das Schwarzhörertum und seine Bekämpfung **70.** Beil. (Funk-Praxis) 238, **55.** 181, **71.** 176.
— Die Sender-Politik der Deutschen Reichspost, von Thurn, Oberpostrat **31.** 169.
— Technik und Gesetzesauslegung (ein Beitrag zum Funkrecht), von Dr. jur. List, Privatdozent **12b.** 65.
— Überwachungsausschüsse und Kulturbeiräte im Lichte des Rechts, von Dencker, Richter **12b.** 9.
— Urheberrecht, Wesen und Wirken der Zwangslizenz im ..., von Dr. Braun, Rechtsanwalt **12b.** 89.
— Verordnung zum Schutze des Funkverkehrs vom 8. März 1924, § 2. Versuch. Äußerer, innerer Tatbestand. Die Genehmigungspflicht tritt nicht erst mit der Fertigstellung der Anlage ein, sie besteht schon für den Beginn der Errichtung usw. (Entsch. des RG vom 8. November 1926) **16.** 530.
— Verurteilungen wegen Vergehens gegen die Verordnung zum Schutze des Funkverkehrs **75.** 224.
— Die Zwangslizenz im Funkrecht, von Dr. Magnus, Direktor der Reichs-Rundfunk-Gesellschaft, und von Dr. Marwitz, Justizrat **31.** 121, **12b.** 28.
— Die Zwangslizenz im Rundfunk, von Dr. Magnus, Rechtsanwalt **12b.** 102.
Dänemark. Die Reglung des Rundfunks in Dänemark **31.** 147, **71.** 141.
England. Der britische Rundfunk, Zahl der Rundfunkteilnehmer **75.** 140. 166. 182. 194, **71.** 112, **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 19.
— Die Station für drahtlose transatlantische Telephonie, von Deloraine, Ingenieur **6.** 380, **71.** 141.
— Zeichenschwund im Rundfunkempfang **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 18.
Finnland. Neuordnung des Rundfunks **23.** 248, **75.** 194, **71.** 141.
Frankreich. Die gesetzliche Reglung des Funks in Frankreich, von Tabouis, Generalsekretär **12b.** 109.
— Rundfunk, Bestimmungen für die privaten Funkstellen und Rundfunkstellen **12b.** 51, **31.** 148, **75.** 182. 194. 224.
Italien. Die Entwicklung des Rundfunks in Italien **31.** 158.
— Fernsprecheinrichtungen in italienischen Eisenbahnzügen **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 15.
Litauen. Der Rundfunk in Litauen **75.** 141.
Polen. Der neue Warschauer Großsender **31.** 115.
— Grundsätze des Funkrechts in Polen, von Litauer und Kache **12b.** 118.
— Rundfunk **21.** 1323, **31.** 175. 199.
Rumänien. Rumänisches Gesetz, betr. die Einrichtung und Benutzung von Radiosende- und Empfangsstationen vom 15. Juli 1925 **12b.** 32.
— Organisation des Rundfunks in Rumänien, von Dr. Schestauber **12b.** 123.
Rußland. Rundfunk-Rußland, das Zauberland, von Lukaschewsk **31.** 123. 175, **75.** 182, **71.** 112. 142.
Schweden. Rundfunk **75.** 194. 225, **71.** 141.
Tschechoslowakei. Rundfunk und Urheberrecht nach dem tschechoslowakischen Urheberrechtsgesetz, von Dr. Gellner, Rechtsanwalt **12b.** 124.
Ungarn. Die Grundsätze des ungarischen Funkrechts, von Dr. Szalai, Advokat **12b.** 127.
Amerika. Vereinigte Staaten von Amerika. Der Rundfunk in den Vereinigten Staaten von Amerika, sein Zukunft und Volkstümlichkeit **76.** Jahrg. 3 S. 239, **75.** 167, **71.** 113. 142, **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 19.

Gerichtliche Entscheidung.

Zur Frage der Haftung der Deutschen Reichspost für Unfälle in Postdiensträumen.

Urteil des LG Erfurt vom 31. Januar 1927
2. O. 688/26.

Der Kläger erlitt am 15. Januar 1926 nachmittags gegen 5 Uhr im Vorraum des Hauptpostamts in Erfurt einen Unfall. Er glitt aus, kam zu Fall und brach sich den linken Unterarm. Der Kläger behauptet, der Unfall sei dadurch verursacht worden, daß die Deutsche Reichspost (Beklagte), obwohl der Vorraum an dem Tage infolge Schnee und Frost außerordentlich glatt gewesen sei, ihrer Streupflicht nicht ordnungsmäßig genügt habe. Er beansprucht daher Ersatz des ihm erwachsenen Schadens. Die Beklagte hat eingewendet, daß sie kein Verschulden treffe, da im Vorraum ordnungsmäßig in kurzen Zwischenräumen Sägemehl gestreut worden sei. Das Landgericht Erfurt hat die Klage abgewiesen.

Entscheidungsgründe:

Der Kläger will seinen Schadensersatzanspruch nach den von ihm behaupteten Tatsachen auf unerlaubte Handlung stützen. Eine Haftung der Beklagten könnte lediglich aus § 823 in Verbindung mit § 31 BGB oder aus § 831 BGB in Frage kommen. § 823 BGB setzt voraus, daß durch eine schuldhafte widerrechtliche Handlung die Körperverletzung und somit der Schaden verursacht worden ist. Der Handlung ist die Unterlassung gleichzusetzen, wenn eine Rechtspflicht zum Tun besteht und der Verletzt wird. Es besteht die Pflicht der Beklagten, bei Glätte zu streuen. Der Kläger hätte also beweisen müssen, daß sein Schaden dadurch entstanden ist, daß die Beklagte schuldhaft die ordnungsgemäße Streuen unterlassen hat. Dies ist nicht erwiesen. Im Gegenteil, die Beweisaufnahme hat ergeben, daß an der Unfallstelle ausreichend mit Sägemehl gestreut worden ist. Nach der eidlichen Aussage des Zeugen K. ist an dem fraglichen Nachmittag um 1/2 3, 3/4 4, 1/4 5, 6 1/4 und 7 Uhr gestreut worden. Damit hat die Beklagte der im Verkehr erforderliche Streupflicht genügt. Der Zeuge B. will zwar unmittelbar an der Unfallstelle kein Streumaterial gesehen haben. Daß das Sägemehl durch den starken Verkehr sich etwas verschiebt, läßt sich aber kaum vermeiden. Jedenfalls wäre, um dies zu vermeiden, eine Sorgfalt nötig, die über das normalerweise zu verlangende Maß weit hinausgeht. Eine pflichtwidrige Unterlassung der Beklagten läßt sich nicht feststellen und ein Anspruch des Klägers aus § 823 BGB ist nicht gegeben.

Aus demselben Grunde ist auch eine Haftung der Beklagten nach § 831 BGB ausgeschlossen. Die Beklagte haftet für den Schaden, den die von ihr zum Streuen bestellten Leute widerrechtlich verursachen. Der Kläger müßte, wenn er aus diesem Paragraphen einen Anspruch herleiten wollte, ebenfalls beweisen, daß sein Schaden durch eine pflichtwidrige Unterlassung der Leute der Beklagten verursacht ist. Eine solche Unterlassung ist aber nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme nicht gewiesen.

Reichsdruckerei, Berlin.
4777. 27. III.

ERR

Archiv für Post und Telegraphie

Herausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Erscheint monatlich einmal. Vierteljähriger Bezugspreis 0,30 Reichsmark.
Zu beziehen durch die Post, Einzelnummern durch den Verlag: Postzeitungsamt, Berlin W.

Nr. 8 — Berlin, August — 1927

Inhalt: Vereinfachungs- und Sparmaßnahmen der Deutschen Reichspost, S. 201. — Die Entwicklung der Luftpost von 1922 bis 1926 (Schluß), S. 216. — Postscheckverkehr der europäischen Länder im Jahre 1926, S. 224. — Schriftwerke: Eichhorn, Dr. Gustav, Wetterfunk, Bildfunk, Television (Drahtloses Fernsehen), S. 227. — Ebermayer, Oberreichsanwalt a. D. Prof. Dr., und andere, Stengleins Kommentar zu den strafrechtlichen Nebengesetzen des Deutschen Reichs (erste Lieferung des II. Bandes), S. 228. — Gerichtliche Entscheidung: Aus sonstigen Rechtsgebieten, S. 228.

Vereinfachungs- und Sparmaßnahmen der Deutschen Reichspost.

Der Herr Reichspostminister hat dem Verwaltungsrat der Deutschen Reichspost anläßlich der Beratung der Gebührenvorlage die nachstehende »Zusammenstellung der Vereinfachungs- und Sparmaßnahmen, die seit dem 1. April 1924 bei der Deutschen Reichspost durchgeführt worden sind oder sich in Vorbereitung befinden«, vorgelegt (Nr. 13 der Drucksachen des Verwaltungsrats).

Allgemeines.

Schon bald nach Beendigung des Krieges wurde zur Besserung der damals durchaus unbefriedigenden finanziellen Ergebnisse der Deutschen Reichspost die Notwendigkeit erkannt, Verwaltung und Betrieb auf ihre Wirtschaftlichkeit hin gründlich durchzuprüfen und zu verbessern. Ein von der Deutschen Reichspost bestellter Sparkommissar und ein auch aus Parlamentariern und aus Vertretern der Wirtschaft bestehender Vereinfachungsausschuß haben diese Prüfung sehr sorgfältig und mit unverkennbarem praktischen Erfolg ausgeführt. Die Einzelheiten der Prüfung ergeben sich aus dem im Archiv für Post und Telegraphie Nr. 1 für 1925 abgedruckten Tätigkeitsbericht dieses Vereinfachungsausschusses. Schon damals fand u. a. ein starker Abbau der Beamten und Aushilfskräfte um rund 42 000 Köpfe statt; der dann folgende für die ganze Reichsverwaltung eingeleitete Beamtenabbau wurde bei der Deutschen Reichspost abermals und streng durchgeführt; das Gesamtpersonal wurde weiter um rund 73 500 Kräfte verringert.

Die Unsicherheit der Verhältnisse während der Inflationszeit ließ die Sparmaßnahmen nicht zur vollen Auswirkung nach außen hin kommen. Nachdem aber die Deutsche Reichspost durch das Reichspostfinanzgesetz ein selbständiges, nach kaufmännisch wirtschaftlichen Grundsätzen zu verwaltendes Unternehmen geworden war, wurden alsbald die Bestrebungen nach Vereinfachung und Verbilligung von Verwaltung und Betrieb erneut und nachdrücklich fortgesetzt und erweitert. Während des Wirtschaftsjahres 1924 war das Bestreben vorwiegend darauf gerichtet, den Voranschlag und die Rechnungsführung auf kaufmännisch-wirtschaftliche Form umzustellen; die Umstellung konnte bis zum April 1925 unter weitgehender Mitwirkung des Verwaltungsrats der Deutschen Reichspost im wesentlichen zum Abschluß gebracht werden. Daneben und in weiterer Auswirkung des Reichspostfinanzgesetzes ging das Bestreben dahin, die Eigenwirtschaft der Deutschen Reichspost mit allen Mitteln zu heben und sie als selbständigen und vollwertig anerkannten Wirtschaftskörper immer mehr der allgemeinen Wirtschaft anzugliedern. Unter Zusammenfassung aller dahin gerichteten Bestrebungen hat der Reichspostminister Ende Juni 1925 in einem besonderen Erlaß Richtlinien für die Führung der Wirtschaftspolitik der Deutschen Reichspost aufgestellt. (Amtsblatt des Reichspostministeriums Nr. 70 von 1925, S. 385.) Ihre Hauptleitsätze sind u. a.

a) größte Wirtschaftlichkeit auf allen Gebieten von Verwaltung, Betrieb und Technik;

b) Modernisierung von Verwaltung und Betrieb, d. h. weitgehende und großzügige Anpassung des Geistes, der Einrichtungen und der Betriebsausführung an die Forderungen der Neuzeit;

c) Vervollkommnung der Betriebsarten, -formen und -einrichtungen nach den Geboten der Wirtschaftlichkeit und der engen Beziehungen zwischen der Deutschen Reichspost und ihrem Kundenkreise;

d) Durchdringung des Personals der Deutschen Reichspost mit zeitgemäßem Wirtschaftsgeist und Wirtschaftsverständnis;

e) engste Zusammenarbeit zwischen der Deutschen Reichspost und der allgemeinen Wirtschaft zur Erkundung und möglichsten Ausgleichung ihrer gegenseitigen Wirtschaftsinteressen und -bedürfnisse.

Um diese Wirtschaftspolitik wirksam und nach einheitlichen Grundsätzen durchzuführen, wurden

1. besondere Wirtschaftsstellen im Reichspostministerium (Wirtschaftsabteilung) und bei den Oberpostdirektionen (Wirtschaftsreferate) gebildet, im wesentlichen mit der Aufgabe, den wirtschaftlichen Wirkungsgrad aller Betriebszweige, das wirtschaftliche Ineinandergreifen aller Verkehrszweige und die Personalwirtschaft dauernd zu prüfen, sowie allgemeine Organisationsfragen von wirtschaftlicher Bedeutung und alle Vereinfachungs- und Sparmaßnahmen in Verwaltung, Betrieb und Technik einheitlich zu bearbeiten;

2. planmäßige Dienstreisen der Referenten der Wirtschaftsabteilung ausgeführt, um die Personal- und Betriebsverhältnisse bei den Oberpostdirektionen und Verkehrsämtern auf Wirtschaftlichkeit nachzuprüfen, Vereinfachungs- und Rationalisierungsmaßnahmen anzuregen und durch eingehende Aussprache das Interesse der Amtsvorsteher und des Personals für derartige Fragen zu wecken und zu fördern, und endlich

3. um einer Einseitigkeit und Erstarrung vorzubeugen, engste Beziehungen zwischen Verwaltung und Betrieb angebahnt und hergestellt

   a) durch planmäßige Entsendung der Referenten des Reichspostministeriums und der Oberpostdirektionen zu den Dienststellen des örtlichen Betriebs;

   b) durch Austausch von Referenten und Büro beamten zwischen Reichspostministerium, Oberpostdirektionen und Verkehrsämtern;

   c) durch Veranstaltung regelmäßiger Besprechungen zwischen Oberpostdirektion und Amtsvorstehern.

Einerseits sollen die hierbei gewonnenen Erfahrungen und Erkenntnisse für die Deutsche Reichspost ausgewertet und nutzbar gemacht werden, anderseits soll das gesamte Personal zu einem fortgesetzten Trachten nach einer wirtschaftlicheren Gestaltung der Gesamtverhältnisse erzogen werden. Beide Wege sollen zu dem Hauptziel der neuzeitlichen Wirtschaftsbestrebungen der Deutschen Reichspost führen: Hebung ihrer Eigenwirtschaftlichkeit durch Anpassung ihrer Einrichtungen an die Bedürfnisse von Wirtschaft und Verkehr.

Welche Vereinfachungs- und Sparmaßnahmen im einzelnen seit April 1924, dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des Reichspostfinanzgesetzes, teils durchgeführt sind, teils vorbereitet werden, soll nachstehend kurz dargelegt werden. Sie beziehen sich auf

I. Maßnahmen organisatorischer Art,

II. Vereinfachungen in Verkehr und Betrieb,

III. Ausbau und Vermehrung der technischen Einrichtungen,

IV. das Beschaffungswesen,

V. Vereinfachungen im Kassen- und Rechnungswesen und

VI. die Personalwirtschaft.

I. Maßnahmen organisatorischer Art.

1. Entlastung des Reichspostministeriums und der Oberpostdirektionen von der Bearbeitung aller Angelegenheiten, die die Betriebsausführung betreffen, durch weitgehende Dezentralisation:

   a) Neureglung der Zuständigkeit der einzelnen Dienststellen mit dem Ziele, alle Angelegenheiten, die nicht als solche grundsätzlicher Art dem Reichspostministerium vorzubehalten sind, den Oberpostdirektionen und Verkehrsämtern zur selbständigen und endgültigen Erledigung unter eigener Verantwortlichkeit zu übertragen.

   Neue, auf diesem Gebiete weiter vorgehende Zuständigkeitsordnung in Vorbereitung.

   b) Prüfung, welche Aufgaben, die zwar einer zentralen Reglung für das Reich bedürfen, aber nicht grundsätzlicher und genereller Natur sind, außerhalb des Reichspostministeriums in irgendeiner Form zusammenzufassen sind.

2. Entlastung der leitenden Stellen des Reichspostministeriums durch Schaffung des Rundfunkkommissars des Reichspostministers zur Wahrnehmung der Belange der Deutschen Reichspost in der neugegründeten Reichs-Rundfunkgesellschaft und Abgabe eines erheblichen Teils der früher beim Reichspostministerium erledigten Verwaltungsarbeit. Zwei Beamte des Reichspostministeriums sind ohne Ersatz zur Gesellschaft übergetreten.

3. Prüfung der Frage wegen Einrichtung von geschäftsführenden Oberpostdirektionen für die einheitliche und wirtschaftliche Erledigung bestimmter Verwaltungsgeschäfte für mehrere Oberpostdirektionsbezirke und von Oberbetriebsleitungen zur wirtschaftlicheren Gestaltung der Leitung und Überwachung des Betriebsdienstes nach dem Muster der bei der Deutschen Reichsbahn bestehenden Einrichtungen dieser Art (in Vorbereitung).

4. Prüfung der Frage, betr. einheitliche Betriebs- und Verkehrsgestaltung für gleichgelagerte Wirtschafts- und Verkehrsgebiete, z. B. Rhein-Ruhr-Gebiet, das mitteldeutsche Braunkohlengebiet, das Wirtschaftsgebiet des Freistaats Sachsen usw. (in Vorbereitung).

5. Einrichtung von Bahnpostüberwachungsstellen in Berlin, Königsberg, Köln und München zur Zusammenfassung und einheitlichen Gestaltung der Postbeförderungseinrichtungen auf Eisenbahnen.

6. Umgestaltung des Wirtschaftsrundfunkdienstes Ende 1925. Die Empfangsanlagen werden ebenso wie bei den sonstigen gewerblichen Rundfunkdiensten (Presserundfunk, Hochseerundfunk) nicht mehr durch Personal der Deutschen Reichspost, sondern von der Eildienstgesellschaft selbst errichtet und unterhalten. Auch beschafft die Eildienstgesellschaft seitdem das Empfangsgerät selbst.

7. Zusammenfassung aller bisher zwischen Telegraphentechnischem Reichsamt und Oberpostdirektionen verteilten Arbeiten zur Einrichtung von

Funkanlagen beim Telegraphentechnischen Reichsamt bis zur Übergabe der Anlage an die Oberpostdirektion, dadurch Vermeidung umfangreichen Schriftwechsels zwischen Telegraphentechnischem Reichsamt und den Oberpostdirektionen.

8. Einheitliche Zusammenfassung aller Arbeiten zur Mechanisierung des Postbetriebs, um ein Nebeneinanderarbeiten verschiedener Dienststellen zu verhindern und zu erreichen, daß nicht unnötig kostspielige Entwürfe und Kostenanschläge aufgestellt werden, Versuche mit Neuerungen auf technischem Gebiete in den einzelnen Oberpostdirektionsbezirken nicht nebeneinander herlaufen und die Erfahrungen besser verwertet werden.

9. Seit dem 1. April 1924 wurden

a) 12 Verkehrsämter der Gruppe XII,
84 Verkehrsämter der Gruppe XI,

darunter 17 Telegraphenämter,

15 Verkehrsämter der Gruppe X
in solche niedrigerer Gruppen umgewandelt oder mit anderen Verkehrsämtern vereinigt,

b) vier Telegraphenbauämter (Dresden 3, Hannover 2, Neumünster und Altenburg) aufgehoben,

c) die Bezirksrechnungstellen für Postanweisungen bei den Oberpostdirektionen aufgehoben; Ersparnis 134 Kräfte und 145 Rechenmaschinen; letztere sind anderweit im Betriebe verwendet worden,

d) die Telegraphenzeugämter in Erfurt, Gumbinnen und Oppeln mit den dortigen Telegraphenbauämtern, das Telegraphenzeugamt Königsberg (Pr.) mit dem Telegraphenbauamt Marienburg (Westpr.) vereinigt, die Vereinigung des Telegraphenzeugamts Minden mit dem Telegraphenbauamt in Bielefeld ist in Vorbereitung,

e) mehrere bisher selbständige Fernsprechämter in Berlin und Hamburg im Zusammenhang mit der Einführung des selbsttätigen Betriebs zu einem Bezirks-Fernsprechamt zusammengefaßt,

f) die Hauptwerkstätte für Kraftpostfahrzeuge in Neuaubing aufgehoben,

g) die Hauptkassen mehrerer Verkehrsämter ein und desselben Ortes in zahlreichen Fällen zusammengelegt; Ersparnis an Personal- und Sachkosten 335 400 *RM*.

10. Wirtschaftlichere Gestaltung der Organisation und der Arbeitsvorgänge in den Werkstätten der Deutschen Reichspost (Kraftwagenwerkstätten, Telegraphenapparatwerkstätten, sonstigen Werkstätten) durch Einführung des Austauschbaues, Einrichtung von 5 Hauptkraftwagenwerkstätten an Stelle von 36 Bezirkswerkstätten und Bildung von 5 Instandsetzungsbezirken für Kraftwagen für das Reichspostgebiet eingeleitet, Prüfung weiterer Maßnahmen im Gange.

11. Zur einheitlichen Gestaltung des Geschäftsbetriebs Aufstellung einer Rahmen-Geschäftsordnung und einer Rahmen-Geschäftseinteilung für die Oberpostdirektionen unter straffer Zusammenfassung aller gleichartigen Dienstgeschäfte, weitgehender Übertragung des minder wichtigen Schriftwechsels auf Bürobeamte und Bildung von Büros zur Erledigung minder wichtiger Angelegenheiten (in Vorbereitung).

12. Vollziehungsbefugnis der Bürobeamten der Oberpostdirektion durch Zeichnung »Im Auftrag« zur Entlastung der Referenten von unwichtigem Schriftwechsel wurde erweitert.

13. Neuordnung des Registraturwesens der Deutschen Reichspost

a) nach einem einheitlichen Sachplan auf der Grundlage des Deweyschen Zahlensystems zum gleichmäßigen Aufbau aller Registraturen im Reichspostministerium, bei den Oberpostdirektionen und bei den Verkehrsämtern. Durchgeführt hinsichtlich der Hauptgruppe 2 »Postverkehr und Postbetrieb«, in Vorbereitung hinsichtlich der Hauptgruppen 3 und 4 »Telegraphen- und Fernsprechverkehr und -betrieb«.

Wesentliche Beschleunigung des Geschäftsgangs, leichteres Auffinden der zu den Akten gebrachten Schriftstücke, Wegfall zahlreicher bisher notwendiger Eintragungen, größere Übersichtlichkeit und Ordnung in der Registratur, Entlastung und Verringerung der Registraturbeamten.

b) Einrichtung zahlreicher Fachakteien, die von den Bürobeamten neben ihren sonstigen Arbeiten geführt werden.

Personal- und Raumersparnis bei der Hauptregistratur, Beschleunigung des Geschäftsgangs, Wegfall von Botengängen, größere Vertrautheit der Bürobeamten mit ihren Akten.

c) Verwendung von Kippordnern in Registraturen. Der gesuchte Aktenband ist jetzt leichter zu finden. Das Aktenheften fällt fort, die Entnahme einzelner Schriftstücke ist erleichtert.

d) Verwendung von Schränken mit verschließbaren Rolläden zur Aufbewahrung von Akten und Schriftstücken. Größere Sicherheit der Akten, Schutz vor Staub.

e) Verwendung von Schnellheftern zur geordneten Aufbewahrung der Schriftstücke, Nachweisungen usw. Größere Ordnung und Sicherheit bei der Aufbewahrung solcher Schriftstücke.

f) Verwendung von Mappen mit Wegweisern im inneren Betrieb der Behörde zur schnellen und sicheren Leitung der Schriftstücke.

Gesamtersparnis im Reichspostministerium 12 Kräfte, bei den Oberpostdirektionen 73 Kräfte.

14. Neuzeitliche Gestaltung des Kanzlei- und Büro-betriebes durch

a) starke Vermehrung der Zahl der Schreibmaschinen,

b) Ausbildung der Maschinenschreiberinnen im Blindschreiben,

c) Ausbildung des Kanzlei- und Büropersonals in der Einheitskurzschrift,

d) Anwendung des Diktierverfahrens, auch durch Fernsprecher, an Stelle der Anfertigung von schriftlichen Entwürfen,

e) Einführung von Schriftwechsel-Versendungsmappen im Verkehr zwischen Reichspostministerium und Oberpostdirektionen,

f) Einführung von Karteien an Stelle von Listen, Büchern usw. Vereinheitlichung des Karteiwesens, Untersuchung über die Zweckmäßigkeit bestimmter Karteien und bestimmter Karteisysteme, Ausarbeitung von Mustern zu Karteikarten in Verbindung mit der Postversuchsabteilung der Oberpostdirektion Berlin,

g) Verwendung neuzeitlicher Druck- und Vervielfältigungsmaschinen. Im Reichspostministerium liefert die Rotaprintmaschine 5000 einseitige Abdrucke in der Stunde. Der Kontophotapparat vervielfältigt Schriftstücke und Drucksachen auf photographischem Wege,

h) Ersatz des Steindruckverfahrens durch das billigere Zinkätzverfahren.

Ersparnis im Kanzleidienst des Reichspostministeriums: 11 Kräfte.

15. Änderung und Ausbau der Grundsätze für die Aufstellung statistischer Ermittlungen zur Vereinheitlichung und zweckmäßigeren Gestaltung aller statistischen Arbeiten bei der Deutschen Reichspost.

Bisher durchgeführt: Aufstellung monatlicher Verkehrsübersichten durch die Verkehrsämter und Oberpostdirektionen unter Aufhebung der Statistiken St 7, 14, 21 I, als Unterlage für die laufende Beurteilung der Verkehrsbewegungen zur Durchführung kaufmännisch-wirtschaftlicher Grundsätze und als Grundlage für die Zusammenarbeit der Deutschen Reichspost mit dem Statistischen Reichsamt und dem Institut für Konjunkturforschung.

In Vorbereitung: Weitere Einschränkung der statistischen Ermittlungen, größere Zusammenfassung der mit der Zusammenstellung und Auswertung der Statistik verbundenen Arbeiten im Reichspostministerium.

16. Vereinigung aller Presse- und Büchereiangelegenheiten in der Hand nur eines Referenten, Verringerung des Büropersonals der Nachrichtenstelle und der Bücherei des Reichspostministeriums um 3 Kräfte.

17. Abzweigung des Gesetzsammlungsamts von der Deutschen Reichspost. Das Amt ist dem Reichsministerium des Innern unterstellt worden.

II. Vereinfachungen in Verkehr und Betrieb.

a. Allgemeines.

18. Einrichtung von 7 Postversuchstellen bei den Oberpostdirektionen Berlin, Breslau, Frankfurt (Main), Hamburg, Köln, Leipzig und Stuttgart mit der Aufgabe, alle Betriebsvorgänge nach arbeits- und betriebswissenschaftlicher Methode systematisch zu prüfen, die wirtschaftlichen Arbeitsweisen unter Beseitigung aller Leerläufe zu ermitteln, zweckmäßige Gestaltung der Arbeitsräume, Ausstattungsgegenstände und Arbeitsgeräte, Beleuchtung, Heizung, Entlüftung, Entstaubung festzustellen, die Zweckmäßigkeit von Maschinen, maschinenmäßigen oder mechanischen Einrichtungen zur Beseitigung oder Unterstützung der menschlichen Arbeitskraft zu prüfen usw.

19. Ausarbeitung von Richtlinien für die zweckmäßigste und wirtschaftlichste Handhabung des Dienstes bei allen Dienst- und Betriebstellen durch die Postversuchstellen:

bereits erlassen für Fernsprechdienst, Fernsprechrechnungsdienst, Rentenzahl- und -prüfungsdienst, Bahnhofsdienst, Dienst bei Paketumschlagstellen, bei den Zahlkarten- und Zahlungsanweisungsrechnungstellen der Postscheckämter;

in Vorbereitung für Brief-, Geld- und Paketzustelldienst, Geld-, Einschreibabfertigung und Entkartung, Stempeldienst, Briefabfertigung, Paketannahme, Packkammerdienst, Schalterdienst, Telegramm- und Eilzustellung, Kastenleerung; Einführung grundlegender, besonders erprobter Vereinfachungen des gesamten Zeitungsbetriebsdienstes (Vereinheitlichung der Betriebsvorschriften, übersichtlichere und einfachere Gestaltung des Buchungs- und Abrechnungsverfahrens, Anwendung von Karteien in erweitertem Umfange); dadurch Verbesserung und Beschleunigung der Zeitungszustellung und Ersparnis an Kräften.

20. Ausdehnung des Tätigkeitsgebiets der Bezirksaufsichtsbeamten auf die Prüfung der wirtschaftlichen Betriebsführung bei den Verkehrsämtern zur systematischen, gründlichen Durchprüfung der Verwaltungs- und Betriebsverhältnisse des gesamten Post-, Telegraphen- und Fernsprechdienstes bei allen Verkehrsanstalten vom Standpunkte wirtschaftlicher Betriebsführung mit dem Ziele ihrer Vereinfachung und Verbesserung unter Ausnutzung der Ergebnisse der arbeits- und betriebswissenschaftlichen Feststellungen der Postversuchstellen (in Vorbereitung).

21. Schaffung einer Fernbetriebstelle beim Telegraphentechnischen Reichsamt mit der Aufgabe, Maßnahmen zur Erhöhung des Ausnutzungsgrades der Fernleitungen anzuregen, Vorschläge für Betriebsverbesserungen und Vereinfachungen zu erproben usw. Sie steht in enger Beziehung zu den bereits früher eingesetzten Fernleitungskommissaren der Oberpostdirektionen.

22. Ausdehnung der bisher nur für Postämter größeren Umfangs zugelassenen Betriebserleichterungen auf Postämter mittleren und kleineren Umfangs zur Vereinfachung des Betriebs und Ersparung von Kräften.

23. Einheitliche und ausgedehnte Verkehrswerbung durch
   a) Verbreitung der Kenntnisse über Einrichtungen und Verhältnisse der Deutschen Reichspost durch Zeitungsaufsätze, Werbeschriften, Vorträge — auch durch Rundfunk —, Führungen durch die Betriebe usw.,
   b) Erleichterung der Postbenutzung durch Hinweise aller Art auf die Lage der nächsten Postanstalt, zweckmäßige Verteilung der Postanstalten, Anpassung der Schalterstunden an die Geschäftsstunden, Vermehrung der Markengeber und Münzfernsprecher, Einrichtung von Schreibstuben neben den Schalterhallen usw.

   Gegenstand der Werbung sind u. a.: Rückgewinnung abgewanderter Paketauflieferer und Zeitungsbezieher, Vermehrung der Abholer und Schließfachkunden sowie Anbringung und Einbau von Hausbriefkasten zur Erleichterung der Zustellung, Auflieferung von Wurfsendungen durch die Geschäftswelt, ausgedehntere Benutzung der Luftpost, Ausbreitung des Postscheckverkehrs, Vermehrung der Rundfunkteilnehmer usw.

24. Amtliche Verteilung von Wurfzetteln mit Hinweis auf die Notwendigkeit vollständiger Beanschriftung der Postsendungen zur Herabminderung der sonst entstehenden Aufklärungsarbeiten.

25. Herausgabe eines Merkblattes für Schulen mit den wichtigsten Postversendungsvorschriften und Vorbereitung eines Merkblattes über Drucksachenbestimmungen zur Förderung einer besseren Vorbereitung der Sendungen durch die Auflieferer und zur Verminderung zeitraubender Beanstandungen und Erörterungen.

26. Förderung des Vertriebs postamtlicher Straßenverzeichnisse, um den Absendern die Angabe der Zustell-Postanstalt in den Anschriften zu erleichtern und dadurch eine Vereinfachung des Verteilgeschäfts herbeizuführen.

27. Prüfung und Berichtigung von Anschriften durch die Deutsche Reichspost zur Herabminderung der Zahl der wegen unrichtiger oder ungenügender Anschrift unzustellbaren Sendungen und der damit verknüpften Arbeiten.

28. Herausgabe von Verzeichnissen der für die Verteilung von Wurfsendungen hauptsächlich in Betracht kommenden Berufsarten (in Vorbereitung).

29. Zulassung von Warenproben zur Verteilung als Wurfsendungen (in Vorbereitung).

30. Einschränkung der Arbeiten bei der Aufklärung nicht stimmender Einschreibbriefabschlüsse zur Verringerung des Schreibwerks und Ersparung von Kräften.

b. Schalterdienst.

31. Einrichtung bankmäßiger Schalteranlagen zur Erleichterung und Vereinfachung des Verkehrs zwischen Annahmebeamten und Postbenutzern.

32. Vereinigung des Postanweisungsverkehrs mit dem Zahlkarten- und Zahlungsanweisungsverkehr zur Vereinfachung und Erleichterung des Dienstes bei den Postanstalten.

33. Vereinfachte Behandlung von Postanweisungen und Zahlkarten bei der Annahme (Abkürzung des Namens des Annahmebeamten im Postvermerk statt voller Namensangabe).

34. Vereinfachte Übergabe der lagernden Nachnahmebriefsendungen bei Ausgabestellen mit starkem Verkehr zur Erleichterung des Übergabegeschäfts (in Vorbereitung).

35. Vermehrung der amtlichen Verkaufsstellen für Postwertzeichen, u. U. gegen Entgelt, zur Entlastung der Schalterstellen (Maßnahmen noch im Gange).

c. Briefposteingang.

36. Abholung freigemachter gewöhnlicher Briefsendungen bei den Bahnposten auf den Bahnhöfen in besonderen Fällen.

37. Vereinfachungen in der Behandlung der Nachsendungsanträge.

38. Vereinfachung in der Anrechnung und Behandlung der Nachgebühren. Entlastung der Dienststellen. Ersparnis: 25 volle Kräfte und eine Reihe von Teilkräften.

d. Zustelldienst.

39. Erleichterung des Zustelldienstes durch Erweiterung des Kreises der Ersatzempfänger:
   a) Einbeziehung des Hausverwalters und der Ehefrauen von Hauswirt, Wohnungsgeber und Hausverwalter in den Kreis der Ersatzempfänger für gewöhnliche Briefsendungen, gewöhnliche und eingeschriebene Pakete sowie unversiegelte Wertpakete.
   b) Aushändigung von gewöhnlichen Paketen an Hausbewohner oder Hausnachbarn (in Vorbereitung).
   c) Aushändigung von Postsendungen an Geschäftsunfähige oder an Personen, die in der Geschäftsfähigkeit beschränkt sind, auf Grund von Vollmachten, die der gesetzliche Vertreter ausgestellt hat.

40. Verwendung von Krafträdern, Phänomobilen, Elektrokarren usw. bei der Briefzustellung zur Abtragung schwerer und umfangreicher Posten an einzelne Empfänger.

41. Summarische Zuschrift der nach Stückzahl zu behandelnden Wertpakete und der Nachnahmesendungen an die Zusteller und vereinfachte Behandlung bei der Rückschrift zur Vereinfachung der Zu- und Rückschriften und der Übergabe.

42. Gemeinsamer Zustellbericht bei Aushändigung mehrerer Pakete an denselben Empfänger zur Beschleunigung der Zustellung und Verminderung des Schreibwerks.

43. Vereinfachte Zustellung leichtbeschädigter Pakete, Wegfall zeitraubender Inhaltsfeststellungen.

44. Schaffung eines leichten, luftgekühlten Vierradwagens, der für die in Aussicht genommene Verkraftung des Landzustelldienstes bestimmt ist (in Vorbereitung).

e. Briefpostabgang.

45. Zusammenlegung der Briefabfertigungen in größeren Orten zur besseren Vorbereitung der Briefposten und Entlastung der Bahnposten.

46. Weiterer Ausbau des Elertschen (ABC-) Sortierverfahrens in Berlin.

47. Bearbeitung der Briefpost kleiner Postämter durch die Bahnposten zur besseren Bearbeitung der Briefe.
48. Neureglung der Bearbeitung nichteiliger Massendrucksachen, Zusammenlegung von Verteilstellen zur Vereinfachung und besseren Vorbereitung der Briefpost für die Bahnposten.
49. Zusammenfassung von Briefkastenleerungen in großen Orten unter Verwendung von Krafträdern.
50. Einführung von Schnüröfen zur schnelleren Fertigung von Briefbunden im innerdeutschen Verkehr. (Rückgang im Verbrauch von Bindfaden um 30 v H.)
51. Verbesserung des Briefverteildienstes in großen Abfertigungstellen durch Einführung von Streckenkarten und alphabetischen Leitübersichten.
52. Schließen von Einschreibbeuteln ohne Zeugen zur Personalersparnis (in Vorbereitung).
53. Herstellung besonderer Gebührenübersichten für Briefabfertigungstellen (in Vorbereitung).

f. Paketdienst.

54. Grundlegende Vereinfachung und Beschleunigung des Ersatzverfahrens der Deutschen Reichspost und Einschränkung des Verkehrs bei den Postanmeldestellen. Personalersparnis 30 Kräfte.
55. Vereinfachungen in der Behandlung der Zeitungspakete durch Wegfall der Paketkarte und der Beklebung mit Aufgabenummern.
56. Auflieferung von Selbstbucherpaketen auch bei Dienststellen an Bahnhöfen sowie Abholung und unmittelbare Beförderung zum Bahnhof von Selbstbucherpaketen zur Entlastung der Postämter und Verminderung der Fuhrkosten.
57. Versendung der Paketkarten zu dringenden Paketen zusammen mit den Sendungen zur Ersparung der sonst häufig notwendigen Ausfertigung von Notpaketkarten und der damit verknüpften Aufklärungsarbeiten.

g. Zeitungsdienst.

58. Vereinfachtes Verfahren für die Anmeldung und Zurückziehung von Zeitungsverlagstücken und für die Berechnung der Gebühren für diese Stücke.
59. Vereinfachung des Verfahrens bei den An- und Abmeldungen von Sammelüberweisungen von Zeitschriften sowie bei Berechnung der Gebühren für diese Sendungen.
60. Herausgabe von Richtlinien zur vereinfachten Handhabung der Geschäfte für den Zeitungsbetriebsdienst. Ersparnis von vorläufig 170 Kräften.
61. Wiederzulassung des Vierteljahrsbezugs der durch die Post vertriebenen Zeitungen und zwangsweise Einführung des Vierteljahrsbezugs für die Zeitungen, die monatlich einmal und seltener erscheinen, und für die häufiger erscheinenden Zeitungen, deren monatlicher Bezugspreis 70 *Rpf* und weniger beträgt.
62. Grundlegende Änderung und Vereinfachung des Verfahrens für den Versand von Zeitungs-Bahnhofsbriefen unter Änderung der Bezeichnung für diese Sendungen in »Bahnhofszeitungen«.

h. Beförderungsdienst.

63. Herabminderung der Postbeförderungsleistungen auf Eisenbahnen durch Anpassung der Beförderungseinrichtungen und der Beförderungsmittel an das Verkehrsbedürfnis, wirtschaftliche Gestaltung der Wagenumläufe und der Betriebsführung in den Bahnposten, Heranbildung geübter Kräfte für den Bahnpostdienst, Verwendung von Ladeplänen für die Unterbringung von Paketen in den Bahnpostwagen zur besseren Raumausnutzung, bessere Ausnutzung der Bei- und Sackwagen.

Ersparnisse:

	1925	1926
Beförderungskosten ..	7 848 833 *RM*,	4 408 000 *RM*
Abwesenheitsgelder ..	216 356 »	78 556 »
Personalkosten	425 285 »	116 773 »
zusammen	13 093 803 *RM*	

64. Bau größerer Bahnpostwagen für D-Züge unter Beibehaltung derselben Achsenzahl und für Personen-, Eilgüter- und Güterzüge teilweise unter Verminderung der Achsenzahl, um die teurere Benutzung von Eisenbahngüterwagen einzuschränken.

Ersparnis an Beförderungskosten:
im Rechnungsjahr 1925 .. 22 000 *RM*,
» » 1926 .. 740 000 » ,
» » 1927 (voraussichtlich) 1 450 000 » .

65. Übernahme der früheren bayerischen und württembergischen Eisenbahn-Postwagen in das Eigentum der Deutschen Reichspost. Ersparnis an Beförderungskosten jährlich 1 Million *RM*, wodurch die Anschaffungskosten bereits in vier Jahren abgedeckt werden.
66. Verminderung der Achsenzahl bei den früher beschafften Bahnpostwagen zur Erzielung weiterer Ersparnisse an Beförderungskosten (in Vorbereitung).
67. Beschaffung von Bahnpostwagen mit Kühlvorrichtung für den Lebensmittelversand von Schleswig-Holstein nach Sachsen zur Verringerung der Fälle eines Verderbens des Paketinhalts.
68. Verkraftung örtlicher Postfuhrbetriebe in erweitertem Umfange (seit 1924: 232 Betriebe). Ersparnis gegenüber dem Pferdebetrieb 1924: 2,7 Millionen *RM*, 1925: 3,4 Millionen *RM*, 1926: steht noch nicht fest.
Verwendung von Elektrokarren im Paketzustelldienst.
69. Ersatz der Straßenbahn-Postbeförderung durch Lastkraftwagen (z. B. in Berlin-Steglitz, Hamburg). Ersparnis rund 109 000 *RM* jährlich.
70. Erhöhung der Tagesleistung der Omnibusse nach Einführung der Riesenluftbereifung von 75 km bis auf 150 km im Mittel.
71. Einrichtung von Lastkraftwagenlinien zur Beförderung von Postsachen zwischen benachbarten größeren Postanstalten zur Entlastung der Fern-Bahnposten (z. B. Dresden–Meißen, Herford–Detmold, Elberfeld–Barmen–Lüttringhausen–Ronsdorf, Dortmund–Marten–Wanne).

i. Postscheckdienst.

72. Vereinfachung des Handbuchungsverfahrens bei den Postscheckämtern. Ersparnis: 591 Kräfte, auch Ersparnis an Formblättern.

k. Auslandsdienst.

73. Vereinfachtes Paketaustauschverfahren im Verkehr mit Dänemark und Norwegen. Pakete werden wie im innerdeutschen Verkehr in beiden Richtungen ohne Fertigung förmlicher Paketkartenschlüsse unaufgehalten von Land zu Land befördert. Ersparnis: 10 Kräfte. Hauptgewinn liegt in dem schnelleren Lauf der Pakete. In Vorbereitung mit Schweden und der Tschechoslowakei; Abkürzung der Laufzeit der Pakete um mindestens 1 Tag; voraussichtliche Ersparnis von 20 Kräften.

74. Vereinigung der Teile II (Postpakete) und III (Postfrachtstücke) des früheren Paketposttarifs zum Paketpostbuch. Vereinfachung der Gebührentafel und Fortfall der früheren umständlichen Berechnung der Postfrachtstückgebühren. Wesentliche Erleichterung des Paketannahmedienstes.

75. Verringerung der Zahl der Auswechslungspostanstalten für den Zeitungsverkehr mit dem Ausland.

l. Telegraphenbetrieb.

76. Vereinfachung des Telegraphen-Leitungsnetzes durch Zusammenfassung und Anpassung an den Verkehr, Mitbenutzung von Fernsprechleitungen zur Abwicklung des Telegrammverkehrs sowie Durchführung des Betriebs mit Wechselstromtelegraphie im Fernkabelnetz. Bereits entbehrlich 58 000 km oberirdische Leitungen (rd. 18,5 v H der Gesamtlänge), künftig wegfallend noch 30 500 km. Ersparnis an Unterhaltungskosten jährlich rund 2,5 Millionen *RM*. Verringerung der Zahl der Telegraphenapparate um 4 900 Stück (6 v H der Gesamtzahl).

77. Einführung weiterer technischer Möglichkeiten zur Ausnutzung des Fernkabelnetzes für Telegraphenzwecke (Unterlagerungstelegraphie), um weitere oberirdische Telegraphenleitungen entbehrlich zu machen.

78. Ausarbeitung eines Einheitsformblattes für ankommende und durchgehende Telegramme zur Vereinfachung des Betriebs und Herabminderung der Kosten für Formblätter.

79. Einführung von Lx-Telegrammen (Telegrammen zu besonderen Anlässen gegen erhöhte Gebühr); monatliche Mehreinnahme von 40 000 bis 50 000 *RM*.

80. Allgemeine Vereinfachung des Telegraphenbetriebes durch die Telegraphenordnung vom 30. Juni 1926.

81. Wegfall des Mitlesestreifens im Hughesbetrieb. Rückgang des Verbrauchs an Hughesrollen um 40 v H. Ersparnis an Personal.

82. Allmähliche Ersetzung des Klopfer- und Morsebetriebes in den Telegraphenleitungen durch den schnelleren und sichereren Summerbetrieb unter Verwendung von Schreibmaschinen zur Niederschrift der Telegramme. Ersparnis an Kosten für Apparatbeschaffung, an Betriebsraum (25 v H) und an Arbeitskräften.

83. Aufstellung weiterer Sammelanrufschränke für Telegraphenleitungen statt der Einzelapparate und Einführung der selbsttätigen Anrufverteilung bei diesen; bessere Ausnutzung der Arbeitskräfte.

84. Erleichterung und Beschleunigung der fernmündlichen Aufgabe von Telegrammen unter Benutzung von Schreibmaschinen; dadurch Ersparnis an Arbeitskräften bei den Telegrammaufnahmestellen.

85. Beschleunigung des ausländischen Durchgangsverkehrs durch Bereitstellen unmittelbarer Verbindungen, um das Umtelegraphieren der Auslandstelegramme in Deutschland zu ersparen.

86. Verwendung von Kraftfahrrädern zur Störungsbeseitigung im Telegraphendienst.

m. Fernsprechbetrieb.

87. Zusammenfassung des Fernverkehrs kleinerer Vermittlungstellen bei einzelnen zentral gelegenen größeren Fernämtern; dadurch Wegfall der Fernamtseinrichtungen bei den kleinen Ämtern, Vereinfachung der technischen Einrichtung, Raum- und Personalersparnis, Vereinfachung des Fernleitungsnetzes.

88. Vereinfachung des Ortsvermittlungsdienstes durch weiteren Ausbau des selbsttätigen Betriebs; bisher insgesamt eingerichtet: 110 große, 218 mittlere und 330 kleine Selbstanschlußämter; dadurch Einschränkung des Raumbedarfs namentlich bei größeren Vermittlungsämtern, Ersparnisse an Vermittlungspersonal. Ersparnis gegenüber dem Handbetrieb bisher 13 Millionen *RM* jährlich.

89. Zusammenfassung des Ferndurchgangsverkehrs größerer Fernämter auf besonderen Ferndurchgangsschränken; dadurch Wegfall des früheren umfangreichen und kostspieligen, alle Fernschränke durchlaufenden Fernleitungsvielfachfeldes. Vereinfachung des Durchgangsverkehrs durch Vereinigung der Schnurverstärkereinrichtungen mit diesen Durchgangsschränken.

90. Vielfachführung der Verbindungsleitungen nach kleinen Selbstanschlußämtern durch alle Fernschränke des Überweisungsfernamts; dadurch Betriebsvereinfachung, weil jede Fernbeamtin ohne Inanspruchnahme einer zweiten Kraft jedes angeschlossene Selbstanschlußamt erreichen kann.

91. Einrichtung des Schnellverkehrs zwischen benachbarten Orten mit starkem wechselseitigen Verkehr; dadurch Vereinfachung in der Herstellung der sonst fernbetriebsmäßig abzuwickelnden Verbindungen.

92. Erlaß neuer Vorschriften für die Überwachung des Betriebs in Fernleitungen zur Verbesserung des Fernbetriebs, wirtschaftlicheren Ausnutzung des Personals sowie zur besseren Verteilung der einzelnen Fernleitungen auf die Fernplätze. Leistungssteigerung um 10 v H. Personalersparnis: 500 Kräfte. Erhöhung der Gebühreneinnahme schätzungsweise um 100 000 *RM* jährlich.

93. Zusammenfassung der wichtigsten Bestimmungen im Fernverkehr in der »Kurzen Anweisung für den Betrieb auf Fernleitungen«; dadurch wesentliche Vereinfachung und Beschleunigung des Fernbetriebs.

94. Zusammendrängung und übersichtlichere Gestaltung der Eintragungen der Teilnehmer im amtlichen Fernsprechbuch. Verbilligung der Herstellungskosten.

95. Ausbildung des Vermittlungspersonals in der Sprechtechnik (leises Sprechen bei größter Deutlichkeit); dadurch Verbesserung des Fernsprechbetriebs und Schonung der Stimmittel und Kräfte der Vermittlungsbeamtinnen.

96. Erleichterung des Fernsprechverkehrs auf dem flachen Lande durch Einbeziehung sämtlicher bisher selbständigen öffentlichen Sprechstellen in den Anschlußbereich der nächsten Vermittlungstelle dergestalt, daß diese öffentlichen Sprechstellen ihren Sprechverkehr untereinander und mit den an die Vermittlungstelle ihres Ortsnetzes angeschlossenen Teilnehmern gegen die Ortsgesprächsgebühr abwickeln können; dadurch Gebührenberechnung im Fernverkehr vereinfacht, vier Fünftel der bisherigen verschiedenen Gebührensätze weggefallen.

97. Möglichkeit der Verlegung von Fernsprechanschlüssen beim Wechsel der Wohnung nicht nur, wie früher, innerhalb desselben Ortsnetzes, sondern auch nach jedem anderen Orte des Deutschen Reichs.

98. Um die Zustellung von Unfallmeldungen in Orten ohne Nachtdienst zu erleichtern, werden die Anschlüsse der Teilnehmer (Ärzte usw.), die häufiger Unfallmeldungen empfangen, ohne Erhebung von Gebühren mit der besonderen Unfallmeldeeinrichtung verbunden.

99. Wegfall der besonderen Fernsprechwertmarken bei der Benutzung der öffentlichen Sprechstellen mit Münzfernsprecher infolge Wiedereinführung einer Gesprächsgebühr von 10 *Rpf*.

100. Ermittlung von Leistungsmaßstäben für den Dienst in Fernleitungen durch das Telegraphentechnische Reichsamt; dadurch Personalersparnis bei manchen Ämtern bis zu 10 v H, bei kleineren Ämtern bisher allein zusammen 100 Kräfte.

101. Herausgabe neuer Richtlinien für die Bemessung des Personals im Fernsprechrechnungsdienst.

n. Funkbetrieb.

102. Einstellung des Betriebs im Inlandsfunkverkehrsnetz, der nach dem Abflauen des in der Inflationszeit gesteigerten Telegrammverkehrs seine Bedeutung verloren hatte.

103. Technische Verbesserung der Hauptfunkstelle Norddeich ermöglicht einen unmittelbaren Verkehr zwischen Schiffen auf hoher See und Deutschland; dadurch erhebliche Verkehrsteigerung und Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des deutschen Seefunkdienstes.

104. Durch die 1925 erlassene »Bekanntmachung über den Unterhaltungsrundfunk« sind die Bestimmungen über den Rundfunk wesentlich gekürzt und vereinfacht sowie die Dienstgeschäfte in Rundfunkangelegenheiten bei allen in Betracht kommenden Stellen der Deutschen Reichspost erheblich erleichtert worden.

105. Umstellung des Funkverkehrs mit dem Auslande auf Schnellbetrieb unter Benutzung von Drucktelegraphen oder Schreibmaschinen zur Niederschrift des Modulator- oder Hörempfangs.

106. Verwendung eines Funksenders für mehrere Verkehrsbeziehungen im Auslandsfunkverkehr zur besseren und wirtschaftlicheren Ausnutzung der Funkanlagen.

o. Telegraphenbau.

107. Aufstellung neuer technischer Bedingungen und allgemeiner Richtlinien für
   a) die technische Ausgestaltung von Orts- und Schnellverkehrsnetzen,
   b) den planmäßigen Ausbau der Ortsfernsprechnetze,
   c) die Einführung unterirdischer Leitungen in Gebäude und die Aufteilung innerhalb von Gebäuden,
   d) die Verkabelung und Pupinisierung von Fernsprechverbindungsleitungen,
   e) die Bauart aller Kabel unter Berücksichtigung der bisher erzielten technischen Erfolge.

108. Aufstellung von »Grundsätzen für den Ausbau des Fernleitungsnetzes«.

109. Vereinheitlichung und Vereinfachung der allgemeinen Vorschriften für die Herstellung von Telegraphen- und Fernsprechanlagen (in Vorbereitung).

110. Heranziehung von Privatunternehmern zu Arbeiten, die herkömmlich von Telegraphenarbeitern ausgeführt werden (z. B. Unterhaltung oberirdischer Stangenlinien, Rückbau oberirdischer durch Kabel freigewordener Stangenlinien und in größerem Umfang die Herstellung der Hauseinrichtungen für die vollständig unterirdische Zuführung der Teilnehmerleitungen); dadurch Erzielung angemessener Preise, Niedrighaltung des Verwaltungsapparats, des ständigen Arbeiterstands, der Aufsichtsorgane, der Werkzeug- und Gerätebestände und der Lagerräume.

111. Neueinrichtungen von Viererleitungen an Stelle von Doppelleitungen im Fernsprechbetrieb.
   Ersparnis 1925 .... 798 600 *RM*,
   1926 .... 775 478 » .

112. Ausbau des Fernkabelnetzes gestattete Abbruch der in der Unterhaltung teuren oberirdischen Fernsprechleitungen für den großen Verkehr. Bis Ende März 1927 wurden 8 000 t Kupfer im Werte von 8,5 Millionen *RM* ausgebaut.

113. Zuteilung technischer Beamten an die Telegraphenbauämter zur Zusammenfassung und Vereinfachung des Störungsdienstes bei Selbstanschlußämtern auf dem flachen Lande und der regelmäßigen Instandhaltung dieser Ämter.

114. Einführung des Kraftwagenbetriebs im Telegraphenbau unter Beschränkung auf das notwendige und wirtschaftliche Maß (Lastwagen mit Brücken-, Stangen- und Kabeltrommelanhängern für den oberirdischen und unterirdischen Leitungsbau, Krafträder für den Störungs- und Apparateunterhaltungsdienst); dadurch Schonung der Arbeitskräfte für die eigentliche Ar-

beitsleistung, rasche Beförderung von Baugut und Arbeitern, volle Ausnutzung der Arbeitszeit, raschere Erledigung der Arbeiten, Verminderung der Auswärtsbezüge namentlich für Übernachtung, Wegfall zeitraubender und ermüdender Fußmärsche mit Lasten, Einsparung an Fuhr- und Bahnfahrtkosten, Wegfall doppelter Umladung bei Bahnverfrachtung.

III. Ausbau und Vermehrung der technischen Einrichtungen.

a. Mechanische Förderanlagen.

115. Bereits eingerichtet oder für die nächste Zeit in Aussicht genommen

a) Förderbänder, Rollbahnen und Lattenförderer innerhalb der Packkammern, auf den Bahnsteigen, Posthöfen usw. zur Auflieferung von Massenpaketen (Selbstbucher), zur Be- und Entladung von Kraftwagen, Straßenbahnwagen, Karren usw, zur Beförderung von Paketen zwischen verschiedenen Dienststellen, z. T. auch als Paketverteilanlage ausgebaut 57

b) Steigbänder zur Aufwärtsbeförderung von Paketen und Briefbeuteln usw. .. 9
Fahrbare Steigbänder zur Beförderung der Pakete vom Eisenbahnsackwagen zum Postamt 2

c) Paketrutschen 11

d) Wandertische zur Bearbeitung der Pakete 1

e) Ketten- und Seilbahnen zur Beförderung beladener Karren auf ansteigender Ebene 2

f) Rampenförderer zur Beförderung beladener Karren zwischen verschieden hoch gelegenen Stellen 3

g) Elektrische Hängebahn zur Beförderung von Sackstücken 1

h) Paketverteileranlagen 10

i) Einsatzkarrenverkehr in Straßenbahn- und Kraftwagen 5

k) Elektroschlepper und -karren im inneren Dienst (Packkammer), äußeren Dienst (im Zustelldienst, auf Bahnsteigen und im Straßenverkehr) 151

l) Mechanische Entleerungsanlagen für Posthaus- und Schalterbriefkasten ... 10

m) Fließarbeitsanlagen beim Legen der Briefsendungen 2

n) Anlagen zur mechanischen Leerung der Briefverteilungsfächer 2

o) Briefverteilungsbandwerk 1

p) Förder- und Schleifbänder sowie Seilposten zur Beförderung von Briefsendungen und Telegrammen zwischen verschiedenen Dienststellen 19

q) Gleisbahn ohne Antrieb mit aufgesetztem Wagen und Kasten für Briefsendungen (Verbindung zwischen Grob- und Feinsortierstelle) 1

r) Elektropostanlagen zur Verteilung der Briefpost 3

s) Elektrolaufkatzen, Holzplatten- und Kettenbahnen zur Beförderung von Briefbeuteln und -bunden 2

t) Schaukelförderer für Briefbeutel und Briefbehälter, Pendelbecherwerke ... 3

u) Fallschächte, Gleitrohre und Rutschen zur Beförderung von Briefbeuteln und Briefsendungen von höher gelegenen Geschossen nach unten 23

v) Hebewerke für Briefbeutel und Körbe 9

w) Fahrbare Zeitungsverteilerpulte mit Gleisbahn 1

b. Büro- und sonstige Maschinen.

116. Umfangreichere Verwendung von Briefstempelmaschinen sowie von Schreib-, Rechen- und Addiermaschinen zur Entlastung der Beamten, Hebung der Leistungsfähigkeit, Verminderung des Personals und Vermeidung von Personalverstärkungen.

Es sind beschafft worden:

a) Briefstempelmaschinen:
1925 ..... 20 Stück,
1926 ..... 60 »
1927 ..... 70 » .

Für das laufende Rechnungsjahr ist mit einer weiteren Bestellung von 30 Maschinen zu rechnen.

b) Schreibmaschinen:
1924 ..... 305 Stück,
1925 ..... 336 »
1926 ..... 343 »
1927 ..... voraussichtlich 400 Stück.

c) Addier- und Subtrahiermaschinen:
1925 ..... 350 Stück,
1926 ..... 105 »
1927 ..... 225 »

außerdem sind die durch Vereinfachung in anderen Betrieben gewonnenen 185 Maschienen anderweit verwendet worden.

117. Ausbau der Halbstempelmaschine (frühere Universalmaschine) zur Dreistempelmaschine für die Dreifachstempelung von Scheck- usw. Formblättern.

118. Wiederaufnahme des Wertzeichenverkaufs durch Postwertzeichengeber zur Entlastung der Schalterdienststellen. Bestand 1926: 2 900 Stück, Zugang 1926: 530 Stück.

119. Wiederinbetriebnahme von rund 350 Postanweisungstempelmaschinen nach Änderung auf das Einheitsformblatt (Zahlkarte und Postanweisung) zur Entlastung des Schalterbeamten von Nebenarbeiten; infolgedessen größere Leistungsfähigkeit des Annahmebeamten und schnellere Abfertigung der Auflieferer.

120. Einführung der selbsttätigen Neigungsschnellwaagen im Brief- und Paketannahmedienst, bei der Briefabfertigung und in den Briefträgereien zur Sicherung gegen Gebührenverluste und beschleunigten Abfertigung des Publikums. Beschafft: 1926 400 Stück, 1927 voraussichtlich weitere 500 bis 600 Stück.

121. Einführung von Freistemplern. Für die Absender entsteht der Vorteil, daß die Sendungen früher verteilt und so unter Umständen früher abgesandt werden.

122. Beschaffung weiterer Zählkassen für Paketannahmestellen, im ganzen 92 im Betriebe. Ersparnis für jede Zählkasse im Durchschnitt 4,3 Arbeitstunden täglich. Jährliche Ersparnis bei den persönlichen und sächlichen Ausgaben rund 125 000 *RM* gegenüber einer einmaligen Ausgabe (Anschaffungskosten) von rund 140 000 *RM*.

123. Verwendung von Remington-Buchungsmaschinen für die Abrechnung der Fernsprechgebühren bei großen Fernsprechämtern und für Gehalts- und Lohnabrechnungszwecke bei großen Verkehrsämtern.

124. Umfangreichere Verwendung von Adrema- (Adressier-) Maschinen im Postbetriebsdienst, insbesondere

im Zeitungsdienst (Bedrucken der Verpackungstreifen) für abzusendende Zeitungen und Bedrucken ankommender Zeitungen mit der Anschrift des Beziehers;

bei der Rundfunkgebühreneinziehung (Vordrucken der Quittungen), bisher bei 10 Oberpostdirektionen eingeführt;

in Lohnrechnungstellen und sonstigen Dienststellen mit umfangreicher Listenführung;

im Postscheckdienst (Druck der Briefumschläge);

im Telegrammzustelldienst (für Kurzanschriften).

Beschafft bisher 80 Stück, 1927 voraussichtlich weitere 40 Stück.

Erhebliche Leistungsteigerung, Betriebsvereinfachung und Personalersparnis.

125. Einführung der Maschinenbuchung bei den Postscheckämtern im Gange.

Die Maschinenbuchung ist bereits vollständig durchgeführt beim Postscheckamt in Frankfurt (Main), München und Nürnberg; bei den übrigen Postscheckämtern ist sie eingeleitet und wird allmählich nach Maßgabe der verfügbaren Mittel durchgeführt.

Personalersparnis bisher 600 Kräfte, Materialersparnis 40 Rechenmaschinen, die anderweit verwendet werden.

126. Ersetzung von Botenkräften durch mechanische Beförderungsanlagen in den Kontostellen der Postscheckämter in Vorbereitung (Versuchsanlage beim Postscheckamt in Leipzig).

127. Einführung neuer Maschinen bei Postscheckämtern, z. B.: Schnellpressen zum Bedrucken von Zahlkarten in Bogenform und zum Bedrucken von Briefumschlägen zu Kontoauszügen mit Reklameanzeigen auf Vorder- und Rückseite mittels einer besonderen Anlegevorrichtung; elektrische Stanzmaschine mit je nach dem Buchungstag verstellbaren Stanzzeichen zum Durchlochen der Zahlkarten, Überweisungen und Gutschriften nach der Buchung unter Wegfall des Durchbohrens der Zahlkarten beim Eingang; Multiplikationsmaschine (Thales) bei der Umrechnung der Überweisungen und Postanweisungen nach dem Ausland; Burroughs-Rechenmaschinen mit Schüttelwagen (sogenannte Vertical-Posting-Einrichtung) zur Listenaufstellung; Packpresse zur Herrichtung der Papierkorbanfälle zum Verkauf.

128. Schaffung von Einheitsbriefkasten mit verbessertem Leerungsanzeiger. Günstiger Gestehungspreis für neue Briefkasten, gutes Aussehen, geringe Unterhaltungskosten, leicht lesbarer Leerungsanzeiger. 1927 1 100 Stück in Auftrag gegeben.

129. Verbesserung des Arbeitsgangs durch Maschinen in Werkstätten usw. (Errichtung einer Entrostungsanlage, eines Schmelzofens für Abfallkabel, Verwendung von Elektrokarren im Bauzeugmagazin Pasing und Inbetriebnahme eines Drehkrans daselbst sowie eines Dreh- und Fahrkrans bei der Stangenzubereitungsanstalt Schleißheim). Ersparnis rund 17 000 *RM*.

130. Vermehrung der mechanischen Anlagen für den Kabelbau (Motorwinden, Druckluftanlagen, Motorpumpen).

131. Einführung selbsttätiger Ladeschalter für Sammlerladestellen.

132. Einrichtung von Stadtrohrpostanlagen in den großen Städten, z. B. in München, Düsseldorf und Hamburg (vorhanden 10, im Bau 2), zur Ersparnis von Arbeitskräften und zur Abkürzung der Laufzeiten der Telegramme.

c. Telegraphen- und Fernsprechtechnik.

133. Verbesserung des Baues der Fernsprechkabel durch günstigere Verseilung der Adern (Sternverseilung statt Paarverseilung); dadurch erhalten die Kabel geringeren Durchmesser, der Rohstoffverbrauch wird vermindert, die Preise sinken. Ersparnis jährlich 3,9 Millionen *RM*.

134. Verlegung von Erdkabeln ohne die sonst übliche Eisendrahtbewehrung und vermehrte Verwendung von Luftkabeln an Stelle von Erdkabeln. Ersparnis bis 1926 5,55 Millionen *RM*.

135. Verbesserung des Baues der Kabelkanäle und Brunnen (Normalisierung, Wasserundurchlässigkeit).

136. Einheitliche Gestaltung aller von verschiedenen Lieferfirmen stammenden Wählereinrichtungen, Entwicklung neuer, kleinerer und verbesserter Vorwähler und Hebdrehwähler; dadurch Verringerung der Beschaffungskosten für Selbstanschlußeinrichtungen um etwa 15 v H trotz Steigerung der Löhne bis zu 50 v H; Verringerung des Raumbedarfs für die Selbstanschlußeinrichtungen um etwa 30 v H; Vereinfachung in der Unterhaltung der Selbstanschlußämter;

Austauschmöglichkeit für das technische Personal ohne Rücksicht auf besondere Systemeigentümlichkeiten. Ersparnis infolge Einführung eines neuen Flachrelais für I. Vorwähler 1 Million *RM*, eines neuen Drehwählers ebenfalls 1 Million *RM* jährlich.

137. Entwicklung vollkommen einheitlicher Verstärkereinrichtungen für den Fernkabelbetrieb (Zweidraht- und Vierdrahtverstärker, Verstärkergestelle, Zusatzeinrichtungen).

138. Einführung des Pufferbetriebs bei kleinen und mittleren Selbstanschlußämtern in Verbindung mit Maschinen und Gleichrichtern; dadurch Schonung der Sammlerbatterien und Verringerung der Stromkosten.

139. Vereinfachungen und Verbesserungen im Telegraphenbetrieb durch neue Apparattypen, neue Schreibmaschinentypen für die Telegrammaufnahme mit neuer Tastatur und geräuschlosem Anschlag.

140. Schaffung eines Einheitstelegraphenapparats (in Vorbereitung).

d. Bauwesen.

141. Herausgabe von »Vorläufigen Richtlinien für die Berücksichtigung der Betriebserfordernisse bei Aufstellung von Bauentwürfen (Hochbaurichtlinien)« zur Sicherstellung der betrieblich und wirtschaftlich vorteilhaftesten Anordnung der Räume und zur Schaffung zuverlässiger Grundlagen für sparsame Raumbemessung und Bauausführung. Planung neuer Bauten wesentlich erleichtert, sparsame Bauausführung gefördert.

142. Wirtschaftliche Ausnutzung der Postbauten, im Bedarfsfalle durch Vermieten von Läden und sonstigen vorübergehend entbehrlichen Räumen an Private.

143. Durchführung neuzeitlicher Wärmewirtschaft in posteigenen Betrieben:
   a) Abgasverwertung, Abwärmeverwertung;
   b) Anschluß posteigener Dienstgebäude an öffentliche Fernheizanlagen;
   c) Entwicklung eigener Heizkraftwerke in Berlin und Leipzig (Kostenersparnis für Heizstoffe);
   d) sachgemäße Bedienung der Heizeinrichtungen und Überwachung des Wärmeverbrauchs durch besonders ausgebildetes Personal.

144. Aufstellung einheitlicher Richtlinien in gemeinverständlicher Form für wirtschaftliche Beleuchtung von Postdiensträumen zur Leistungssteigerung des Personals, zur Stromkostenersparnis und zur Vereinfachung in der Lagerhaltung von Glühlampen (in Vorbereitung).

145. Gemeinschaftliche Besprechungen mit den städtischen und staatlichen Baubehörden vor Inangriffnahme von posteigenen Bauten, vor Legung von Kabeln, die Tiefbauarbeiten zur Folge haben usw., um die geplanten Tiefbauarbeiten zum Vorteil der Deutschen Reichspost gemeinsam mit den anderen Behörden auszuführen.

IV. Beschaffungswesen.

a. Preisbildung und Einkauf.

146. Die Ermittlung der regelmäßigen Lieferer von Gegenständen und Stoffen, deren Zusammensetzung und Preiswürdigkeit nur von besonders sachkundiger Stelle geprüft werden kann, ist für das gesamte Reichspostgebiet einer zentralen Stelle übertragen. Zur Minderung der Versandkosten und zur Vermeidung der Bevorzugung einzelner Lieferer wird besonders darauf geachtet, daß die Lieferer möglichst über das ganze Reichsgebiet verteilt sind.

147. Bei der zentralen Vergebung von Lieferungen und Leistungen sowie bei Vertragsabschlüssen von wirtschaftlicher Bedeutung wirkt in jedem Falle ein bei der Vergebung usw. unbeteiligter Referent der Wirtschaftsabteilung des Reichspostministeriums verantwortlich mit.

148. Einwirkung des Reichspostministeriums auf die Preisbildung für Telegraphenbauzeug:
   a) durch Aufstellung einheitlicher technischer Bedingungen;
   b) durch möglichst weitgehende Normalisierung und Typisierung alles wichtigen Bauzeugs;
   c) durch Einheitlichkeit bei Vergebung der Bauarbeiten und bei der Bauausführung;
   d) soweit zentrale Vergebung nicht am Platze ist, Preisprüfung durch das Telegraphentechnische Reichsamt, z. B. bei den Kabelformstücken;
   e) durch Aufstellung von Richtpreisen; jährliche Ersparnis 11 Millionen *RM*.

149. Beratung der Oberpostdirektionen im Beschaffungswesen durch das Telegraphentechnische Reichsamt. Hierher gehören:
   a) Aufstellung von Lieferbedingungen für Glühlampen, Fahrradbereifungen, Entstaubungsanlagen, Doppelglocken, Schreibfedern, Schreibstiften, Papier, Bindfaden, Heftzwirn, Dienstsiegel, Stempel, Geldschränke usw.;
   b) Abschluß von Lieferverträgen für Fahrräder, Fahrradbereifungen, Wiederherstellung gebrauchter Glühlampen, auch für sämtliche übrigen Reichs- und Landesbehörden;
   c) Überwachung der vorschriftsmäßigen Lieferung durch Stichproben;
   d) Herausgabe von Preisverzeichnissen und Begutachtung von Preisforderungen;
   e) Prüfung von Kostenrechnungen von Starkstromunternehmungen über Schutzmaßnahmen an bevorrechtigten Starkstromanlagen. Ersparnis: 1925 72 197 *RM*, 1926 59 000 *RM*.

150. Gründung einer »Zentral-Auskunftstelle für Fahrräder« beim Telegraphentechnischen Reichsamt zur Erzielung günstiger Einkaufspreise und

Verringerung der Lagerhaltung. Leichterer Austausch beschädigter Normteile, geringere Instandhaltungskosten, unmittelbarer Erfahrungsaustausch.

151. Vereinbarung besonderer Rabattsätze mit den Kraftfahrzeugfabriken für die Lieferung von Ersatzteilen.

152. Zusammenfassung des Einkaufs der Schreib-, Pack- und Reinigungsmittel usw. Ersparnis jährlich etwa 200 000 *RM*.

153. Herabsetzung der Preise der vom Telegraphentechnischen Reichsamt beschafften Gegenstände durch Einwirkung auf die Hersteller oder Lieferer, z. B. für

Anfertigung von Kabelmuffen um 40 v H,
Verbindungs- und Verzweigermuffen um fast 50 v H,
Isoliermasse um 10 v H,
Tischfernsprecher von 46,40 *RM* auf 38 *RM* (Ersparnis: 1925 260 000 *RM*),
Zeitstempel um 10 v H,
Draht um 17 v H (Ersparnis: 1925 81 600 *RM*),
Schnüre um 12 v H,
Verstärkerröhren bis zu 240 *RM* das Stück,
bestimmte Röhrenausführungen um 20 v H,
Wechselstromtelegraphiergestelle um rund 3 000 *RM* (Gesamtersparnis: 145 000 *RM*),
Kabelschutzröhren um 15 v H,
Kabelschutzeisen um 8,8 v H,
Trockenelemente um 7 v H,
Apparatöl um 33 v H,
Röhrenkabel um 9 v H,
Erdkabel um 10 v H,
Bleirohrkabel um 30 v H,
Kabelformstücke und Abzweigkasten (Ersparnis: 136 000 *RM*),
Amtsbauten für Sammelanschlußämter (Ersparnis: 1,8 Millionen *RM*),
transportable Sammlerbatterien (Ersparnis: 10 000 *RM*), Gleichrichter und Schalttafeln (Ersparnis: 4 000 *RM*), Fernsprechzellen (Ersparnis: 3 000 *RM*) usw.

Gesamtersparnis für Gegenstände des Amts- und Apparatebaus im Jahre 1926 5 638 500 *RM*.

154. Zentraler Einkauf von Schreibmaschinen,

Ersparnis: 1924 .... 45 000 *RM*,
1925 .... 34 000 »
1926 .... 41 000 »

und Adremamaschinen nebst Zubehörteilen.

155. Bildung von Versorgungsgruppen bei der Papierbeschaffung. Zusammenschluß mehrerer Oberpostdirektionsbezirke zu einem Versorgungsbereich zur Senkung der Einkaufspreise.

156. Aufstellung eines Benzinbezugsplans in Bayern, nach dem die Kraftwagen die Triebstoffe von den für sie frachtgünstigst gelegenen Lagern der Lieferfirma beziehen müssen. Ersparnis an Frachtkosten 15 000 *RM* jährlich.

b. Lagerhaltung.

157. Planmäßige Verringerung der Bestände an Telegraphenbauzeug und Telegraphenbaugerät durch

a) Beschränkung der Bestellungen auf den Bedarf eines Halbjahrs, der zulässigen Vorräte auf noch kürzere Zeiträume (unter Umständen zwei Monate),
b) ausgiebige Wiederverwendung gewonnener noch brauchbarer Gegenstände an anderer Stelle,
c) Umarbeitung brauchbarer Gegenstände, z. B. der Rückstellklappenschränke (Ersparnis 1,3 Million *RM*), der Wählereinrichtungen (Ersparnis 300 000 *RM*),
d) Aufhebung kleinerer Bauzeuglager, insbesondere Stangenlager,
e) strenge Erfassung der Vorräte nach Menge und Wert,
f) Einrichtung von Ausgleichstellen bei den Oberpostdirektionen für die Baubezirke und dem Telegraphentechnischen Reichsamt für die Oberpostdirektionsbezirke,
g) zentrale Abschlüsse und Abruf durch die Oberpostdirektionen auch in kleineren Mengen bei Einräumung von Großabnehmerpreisen,
h) Säuberung der Lager von veraltetem Bauzeug,
k) Zusammenlegung der Lagerstellen am gleichen Ort nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten.

c. Normung.

158. Fortführung der Normungsarbeiten in Verbindung mit den beteiligten Verbänden; dadurch Vereinfachung der Beschaffung, Senkung der Preise,

z. B. für Kabelabschluß- und Verzweigergerät Ersparnis: 1925 283 000 *RM*;
durch Normung der Kabelbrunnenabdeckungen (in Vorbereitung). Voraussichtliche Ersparnis: 275 000 *RM*;
durch Wegfall der Zementformstücke mit gewölbter Decke; jährliche Ersparnis: 15 000 *RM*.

Die Muster der verwendeten Regelkabel sind von 1 360 auf 360 abgemindert worden.

159. Normung

a) der Fahrradbestandteile;
b) der Handfahrgeräte und ihrer Achslager (für Bahnsteigwagen durchgeführt, für andere Fahrzeuge, wie Bahnhofshandwagen, Telegraphenbauzeughandwagen, Einsatzpaketkarren usw. in Vorbereitung),

Infolge Sammeleinkaufs durch Oberpostdirektion Berlin günstiger Einkaufspreis der Wagen. Einheitsgeräte. Billigere Ersatz- und passende Austauschteile.

c) der Schreibmaschinen (Vereinheitlichung der Schreibmaschinen im Benehmen mit Sparkommissar und Industrie) zur Erleichterung der Bedienung und Erzielung günstiger Preise durch zentralen Einkauf;

d) der Möbel für die Betriebstellen.

160. Versuche mit geschweiften Briefverteilspinden zur Erleichterung und Beschleunigung des Briefverteilgeschäfts.

d. Sonstiges.

161. Zusammenfassung der Verwertung aller infolge Verkabelung der Fernsprechleitungen aufkommenden Altkupfermengen beim Telegraphentechnischen Reichsamt.

162. Umbau von Tankstellen mit Schutzgas in schutzgaslose (in Vorbereitung).

V. Vereinfachungen im Kassen- und Rechnungswesen.

163. Einführung des rein bargeldlosen Zahlungsverkehrs bei den Oberpostkassen. Ersparnis: 42 Kräfte.

164. Verwaltung der Bezirkswertzeichenbestände durch ein oder zwei Verkehrsämter (sogenannte Verteilungsämter) statt durch die Oberpostkassen (bisher bei 20 Oberpostdirektionen durchgeführt). Personalersparnis: 55 000 *RM*.

165. Vereinfachungen in der Kassenführung durch

a) Verminderung der Abschlüsse bei den Zweigkassen (wöchentlich nur 3 Abschlüsse, wenn dadurch Ersparnisse eintreten);

b) Änderungen der Bestimmungen über Mehr- und Minderbeträge.

Unterschiede, deren Aufklärung verhältnismäßig viel Zeit und Arbeit beansprucht, dürfen in gewissen Grenzen unaufgeklärt bleiben.

c) Ersetzung des Kassenbuchs bei kleinen Verkehrsämtern durch das Kassentagebuch;

d) Beschränkung der monatlichen Prüfung der Hauptkasse auf den Tag der Fertigstellung der Abrechnung A.

166. Erleichterungen im Barverkehr:

a) Verschluß der Barzuschüsse für Postagenturen und der Barablieferungen von Postagenturen mit Siegelmarken statt mit Siegellack;

b) Verwendung von Zuschußbestellscheinen bei der Erhebung von Barzuschüssen statt der unhandlichen Zuschußbestellbücher;

c) Einführung des Geldaustauschverfahrens im Verkehr mit Körperschaften des öffentlichen Rechts.

167. Förderung des bargeldlosen Verkehrs durch

a) Zulassung der Begleichung von Nachnahme- und Postauftragsbeträgen mit Überweisungen oder Schecken;

b) Zulassung von Schecken zu Zahlungen an Postkassen, die auf ein anderes als auf das Bezirkspostscheckamt gezogen sind;

c) Ausdehnung des Abbuchungsverfahrens auf alle Postgebühren, die nach den allgemeinen Bestimmungen am Schalter bar zu entrichten sind.

168. Vereinfachte Bescheinigungen

a) der Ausgabebelege bis zum Einzelbetrag von 30 *RM*;

b) in den Kassenbüchern durch Wiederholung der Marksumme in Ziffern statt in Buchstaben und Anstreichen der Seitensummen statt Wiederholung in Ziffern;

c) im inneren Betriebe durch Namenszug statt förmlicher Quittung.

169. Vereinfachte Verrechnung

a) von Einnahmen ohne Beleg für Erlöse aus dem Verkauf der in Diensträumen gefundenen, nicht aus Postsendungen herrührenden Gegenstände, der Vergütungen für die Einziehung von Mitgliederbeiträgen und sonstiger summarisch zu verrechnenden Einnahmen;

b) von Ausgaben im Einzelbetrage bis 10 *RM* durch Belegung mit Kassenzetteln;

c) von nicht feststehenden Ausgaben durch Jahresnachweise statt durch monatliche Nachweise;

d) der Kosten für Einzelberichtigungen zu den Dienstanweisungen (in Vorbereitung).

170. Vereinfachte Verrechnung der Personalbezüge durch

a) Änderung der Formblätter zu den Zahlungslisten behufs vereinfachter Darstellung der Zahlungsbeträge,

b) endgültige Prüfung der Nebenteile der Zahlungslisten durch die Verkehrsämter anstatt durch die Oberpostkasse,

c) Wegfall der besonderen Lohnkonten für Steuerzwecke,

d) ungeteilte Verrechnung der Löhne für die erste im neuen Rechnungsjahr schließende Lohnwoche, auch wenn ein Teil auf das alte Rechnungsjahr entfällt;

e) Einführung des Durchschreibeverfahrens bei den Lohnstellen der Telegraphenbauämter; im Versuchsjahr 1926 wurden damit 84 Beamtenkräfte = rund 31 v H des früher bei den Lohnstellen beschäftigten Personals erspart. Einführung desselben Verfahrens bei großen Verkehrsämtern mit zahlreichem Helferpersonal in Vorbereitung.

171. Summarische Vereinnahmung
   a) zurückgezahlter Beträge aus Ersatzleistungen, die in einem früheren Rechnungsjahr verausgabt waren;
   b) von Verzugszinsen (im einzelnen bis zum Betrag von 25 *RM*).

172. Überwachung der Betriebsmittelwirtschaft durch die Bezirksaufsichtsbeamten.

173. Vereinfachungen im Rentenrechnungsgeschäft durch
   a) vereinfachte Verrechnung der durch die Postanstalten gezahlten Militärversorgungsgebührnisse,
   b) vereinfachte Prüfung der Empfangsbescheinigungen über Unfall- und Invalidenrenten geplant (wird in 4 Oberpostdirektionsbezirken erprobt).

174. Vereinheitlichung der Bestimmungen für die Verrechnung der verschiedenartigen Gebühren für Zeitungen, soweit diese Gebühren nicht durch Freimarken beglichen werden. Zusammenfassung der Gebühren unter einem gemeinsamen Haushaltstitel (Titel 1 unter b der Einnahmen) geplant.

175. Wesentliche Vereinfachung des Fernsprechrechnungswesens
   a) durch das Fernsprechkontoverfahren in Verbindung mit dem Bringverfahren. (Früher mußten die Gebührenbeträge durch das Zustellpersonal von den Teilnehmern eingeholt [Holverfahren] oder vom Postscheckkonto des Teilnehmers ohne Zutun des Teilnehmers abgebucht werden);
   b) durch Verlegung der Überwachungsgeschäfte von den Oberpostdirektionen zu den größeren Verkehrsämtern oder (für die kleineren Verkehrsämter) zu den Telegraphenbauämtern;
   c) durch vereinfachte Ausfertigung der Teilnehmerrechnungen.

   Neben der Entlastung des Zustellpersonals und der Kassenstellen und Minderausgaben sächlicher Art Ersparnis von mehr als 500 Beamtenkräften.

176. Vereinfachung des Abrechnungswesens zwischen den Oberpostdirektionen und den Privat- und Kleinbahnen (in Vorbereitung).

177. Versuchsweise Übertragung der Rechnungsführung über die Titel 1 der Kapitel III bis V der Ausgaben auf die Telegraphenbauämter; dadurch wesentliche Erleichterung für die Oberpostkassen und Förderung der sparsamen Bewirtschaftung der Haushaltsmittel. Allgemeine Übertragung der Rechnungsführung über die Titel 1 der Kapitel III bis V der Ausgaben auf die Telegraphenbauämter (in Vorbereitung).

178. Rechnungslegung über die vom Reichspostministerium bestellten Reifen für neu beschaffte Kraftfahrzeuge durch die Oberpostdirektionen, denen die Abnahme der Fahrzeuge obliegt.

179. Vereinfachung der Lagerbuchhaltung und der Werkrechnung bei der Kraftwagenhauptwerkstatt und bei der Apparatwerkstatt München. Ersparnis an Personalkosten 30 000 *RM*. Im übrigen Reichspostgebiet ebenfalls durchgeführt.

180. Zusammenfassung des mit der Herstellung der Fernkabelanlagen verbundenen Abrechnungswesens einschließlich der Rechnungslegung bei einer Oberpostdirektion (Leipzig); dadurch erhebliche Vereinfachung und beträchtliche Verminderung der Kosten.

VI. Personalwirtschaft.

181. Aufstellung eines Programms für die Bemessung der Verkehrseinrichtungen und die Personalentwicklung auf lange Sicht (in Vorbereitung).

182. Einführung regelmäßiger monatlicher Personalnachweise und vierteljährlicher Übersichten über den Bestand an planmäßigen Beamten, nichtplanmäßigen Beamten und an Beamten im Vorbereitungsdienst zur Überwachung der Personalbewegung und laufenden Prüfung, ob sie im Einklang mit Verkehrsbewegung steht.

183. Einführung besonderer Nachweise der nichtbeamteten Hilfskräfte und ihrer Leistungen (Sollstellen-, Vertreter-, Aushilfenachweise und Nachweis der nicht vollbeschäftigten Kräfte) zur Gewinnung zuverlässiger Unterlagen über die Ausgaben für die verschiedenen Verwendungszwecke bei Kapitel VII, 2 und zur genauen Prüfung des Personalverbrauchs.

184. Herausgabe von Richtlinien für die Bewirtschaftung der Mittel bei Kapitel VII Titel 2 zur zuverlässigen Veranschlagung und Überwachung der Ausgaben;

Es betrug die Ausgabe bei	im Rechnungsjahr	lt. Kassenanschlag Millionen *RM*	dagegen die wirkliche Ausgabe Millionen *RM*	mithin die **Ersparnis** Millionen *RM*
Titel 27, 42 und 42a.	1924	59,551	54,815	4,736
Kap. VII, 2	1925	102,955	95,253	7,702
» VII, 2	1926	109,044	96,672	12,372

185. Gründliche Durchprüfung des Personalbedarfs
   a) im Reichspostministerium Herbst 1926: Ersparnis 10 Kräfte;
   b) bei den Oberpostdirektionen 1926: Ersparnis 260 Kräfte;
   c) bei den Verkehrsämtern: Ersparnis von 4 579 Kräften im Kalenderjahr 1926, darunter allein 4 047 dauernd erforderliche Kräfte.

186. Anordnung, daß Personal nur nach dem tatsächlichen Bedürfnis bemessen wird, und Beamte zur vollen Auslastung auch Arbeiten der niedrigeren Gruppe auszuführen haben.

187. Ausarbeitung neuer Richtlinien für die Personalbedarfsberechnung bei den Verkehrsämtern auf einfacherer Grundlage als bisher, jedoch unter genauer Ermittlung des Verkehrs (die Richtlinien werden in nächster Zeit herausgegeben).

188. Laufende Überwachung des Krankenstandes des Personals mit Rücksicht auf die erheblich zunehmenden Krankenvertretungskosten. Krankenstand hat sich 1926 gegen 1925 gebessert; gesundheitsschädliche Einflüsse, soweit sie in den Betriebseinrichtungen liegen, können beseitigt oder wenigstens eingeschränkt werden.

189. Jährliche Prüfung der ordnungsmäßigen Durchführung des Erholungsurlaubs zur Verringerung der Vertretungskosten durch möglichst weitgehende Übertragung bei den Verkehrsämtern;
es sind übertragen worden
1925: 29,2 v H, 1926: 30,8 v H
der gesamten Urlaubstage.

190. Infolge der fortschreitenden Sicherheit im Postbeförderungsverkehr hat das Personal der Postüberwachungstellen seit dem 1. April 1924 von 147 auf 98 Beamte eingeschränkt werden können. Ersparnis: 49 Kräfte.

191. Einführung des Gedingeverfahrens im Telegraphenbau (bisher etwa 4 v H aller Telegraphenbauarbeiten). Die neben den sonstigen Vorteilen (Beschleunigung der Bauausführung usw.) dadurch erzielten Ersparnisse belaufen sich, soweit sie zahlenmäßig überhaupt erfaßt werden konnten, auf rund 330 000 *RM*.
Nach Überwindung der der Einführung des Gedinges entgegenstehenden Schwierigkeiten, wozu weitere Maßnahmen im Gange sind, kann mit größeren Ersparnissen gerechnet werden.

192. Einführung des Gedingeverfahrens bei der Kraftposthauptwerkstatt in Bamberg. Jährliche Ersparnis rund 75 000 *RM* trotz Erhöhung des Verdienstes der am Gedinge beteiligten Arbeiter um rund 125 *RM* je Arbeiter und Jahr.

193. Es ist in Aussicht genommen, an Stelle der Einzelberechnungen der Reiseentschädigungen für Telegraphenbaubeamte und der Entschädigung für Mehrausgaben am Amtsorte Pauschbeträge festzusetzen, um das umfangreiche Schreibwerk einzuschränken.

194. Einführung der psychotechnischen Eignungsprüfung für Telegraphenarbeiter zur Fernhaltung ungeeigneter Kräfte.

195. Zur gründlichen Aus- und Weiterbildung des Personals sind folgende Maßnahmen getroffen worden:
a) Unterrichtskurse bei zahlreichen Verkehrsämtern für die Beamten des einfachen mittleren Betriebsdienstes, um die Leistungen im Telegraphen- und Fernsprechdienst und im Brief- und Paketsortierdienst zu erhöhen.
b) Unterrichtskurse in fremden Sprachen im Reichspostministerium, bei den Oberpostdirektionen und bei den Verkehrsämtern, Ausstattung der Dienststellen mit fremdsprachlichen Zeitungen, Zeitschriften, Wörterbüchern und der Büchereien der Oberpostdirektionen mit fremdsprachlicher Unterhaltungslektüre; Gewährung von Stipendien an Beamte, die zur Förderung ihrer fremdsprachlichen Kenntnisse ihren Erholungsurlaub im fremdsprachigen Ausland verleben wollen, sofern ein dienstliches Bedürfnis für eine solche Fortbildung besteht.
c) Regelmäßige dienstliche Besprechungen unter Leitung des Stellenvorstehers bei allen Dienststellen über Fragen des praktischen Dienstes.
d) Abendliche Vorträge über interessante Fragen aus dem Bereich der Deutschen Reichspost und der Allgemeinen Wirtschaft, um den Gesichtskreis der Beamtenschaft zu erweitern (freiwillige Teilnahme in der dienstfreien Zeit).
e) Verbreitung geeigneter Vorträge durch Rundfunk.
f) Ausstattung der Oberpodirektionen mit Lichtbildapparaten, um den Dienstunterricht, die Ausbildungskurse und die Vortragsabende anschaulicher und anregender zu gestalten, und mit Wandkarten zur Förderung des erdkundlichen Unterrichts.
g) Herausgabe eines in Einzelheften erscheinenden großen Unterrichtswerks (Postleitfaden III) für die Dienstanfänger. Dadurch Vereinheitlichung des Unterrichtswesens.
h) Umgestaltung und Vergrößerung der auch der Fortbildung der Beamten dienenden Deutschen Verkehrszeitung. Beifügung von Wirtschaftsberichten, um bei dem Personal der Deutschen Reichspost Verständnis und Interesse für Fragen des Wirtschaftslebens zu erwecken und so für eigenes wirtschaftliches Denken und Handeln den Boden zu bereiten; Unterrichtung über die jeweilige Wirtschaftslage. Lieferung der Verkehrszeitung an die Oberpostdirektionen und Verkehrsämter.
i) Ausgestaltung des Archivs für Post und Telegraphie, das im Jahre 1924 nur viermal jährlich erschien und seit 1926 wieder zwölfmal jährlich herauskommt.
k) Die Herausgabe einer alle 14 Tage erscheinenden Zeitung für die Beamten des einfachen mittleren Dienstes ist in Vorbereitung. Die Zeitung soll wichtige Fragen des Betriebsdienstes in anregender und leichtverständlicher Form behandeln.
l) Einrichtung von Lehrlingswerkstätten zur Ausbildung der Telegraphenbaulehrlinge.
m) Telegraphentechnische Ausbildungskurse beim Telegraphentechnischen Reichsamt.
n) Kraftfahrtechnische Ausbildungskurse bei der Hauptwerkstatt für Postkraftwagen in Berlin-Borsigwalde.

o) Post- und telegraphenwissenschaftliche Wochen, auf denen die jeweilig im Vordergrund des Interesses stehenden Fragen aus dem Bereich der Deutschen Reichspost und der allgemeinen Wirtschaft behandelt werden und Führungen durch sehenswerte Betriebe stattfinden. Bisher haben in Berlin 7, in München 3 solche Wochen mit rund 3000 Teilnehmern stattgefunden.

p) Unterstützung der Beamtenhochschulen auch außerhalb Berlins durch einen geldlichen Zuschuß an den Reichsverband der deutschen Verwaltungsakademie und gelegentlich auch durch Vorträge leitender Beamter des Reichspostministeriums.

Unterstützung der Bestrebungen der Preußischen Vereinigung für staatswissenschaftliche Fortbildung der Beamten.

Förderung staatswissenschaftlicher Fortbildungskurse, die in einzelnen Provinzorten von den Leitern der Reichs- und Staatsbehörden in Verbindung mit einer Universität veranstaltet werden.

196. Allmähliche Zurückziehung der im Telegraphenapparatdienst verwendeten hochwertigen Kräfte und Ersetzung durch Beamte niedrigerer Besoldungsgruppen.

197. Verminderung des Personals im Telegraphenbetrieb durch bessere Ausbildung, Erhöhung der Leistungen, Vereinfachung des Netzes und Betriebs. Bis jetzt konnten im Telegraphenbetrieb 671 Dienstposten zurückgezogen werden.

198. Durch Schaffung einer Berufsfunkerlaufbahn als reine Privatlaufbahn für den Seefunk- und den Transradioverkehr ist die Abgabe von Personal der Deutschen Reichspost hierfür entbehrlich geworden und somit eine Entlastung des Personalhaushalts der Deutschen Reichspost eingetreten.

Zusammenfassung.

Wie die vorstehende Zusammenstellung ergibt, ist die Deutsche Reichspost fortgesetzt bemüht gewesen, ihren Betrieb durch Rationalisierungsmaßnahmen aller Art bei sämtlichen Betriebszweigen so wirtschaftlich wie möglich zu gestalten. Sie arbeitet dauernd an der Vereinfachung und Verbesserung ihrer Verwaltungs- und Betriebseinrichtungen unter Benutzung der neuesten Errungenschaften der Technik, sie hat ihr umfangreiches Beschaffungswesen nach den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit organisiert und sucht in der Personalwirtschaft den größten Leistungsgrad mit dem geringsten Kräfteaufwand zu erreichen.

Die finanzielle Auswirkung der aufgeführten Vereinfachungs- und Sparmaßnahmen läßt sich zahlenmäßig nicht voll erfassen. Soweit bei einzelnen Punkten der Zusammenstellung die ersparten Beträge beziffert werden konnten, belaufen sie sich zusammen auf über 90 Millionen *RM*. Die Zahl der allein im Kalenderjahr 1926 ersparten Beamtenkräfte beträgt rund 5 000 (jährlich etwa 10 Millionen *RM*), sie wäre noch größer, wenn nicht gleichzeitig Personalvermehrungen infolge Zunahme des Verkehrs sowie infolge Ausbaues und Verbesserung der Verkehrs- und Betriebseinrichtungen (Vermehrung der Zustellungen, Briefkastenleerungen, Annahmestellen, vermehrte Postbenutzung der Eisenbahnen usw.) nötig geworden wären. Die Wirkung äußert sich z. B. auch darin, daß in den Monaten Februar und März 1927 gegen die gleichen Monate des Vorjahrs das ständige Personal um durchschnittlich 1 400 Kräfte geringer gewesen ist, obwohl der Verkehr 1927 erheblich zugenommen hat und auch die Gesamteinnahmen höher waren.

Die Deutsche Reichspost wird bei dem bisher Erreichten nicht stehen bleiben. Als Wirtschaftsunternehmen ist es für sie eine selbstverständliche Aufgabe, auch in Zukunft mit allen Kräften und auf allen Gebieten die größte Sparsamkeit zu wahren.

Die Entwicklung der Luftpost von 1922 bis 1926.

Von Ministerialamtmann Gregor, Berlin.

(Schluß.)

Luftpoststatistik.

Die Entwicklung des Luftpostverkehrs auf den deutschen Verkehrslinien seit 1919 ist aus folgenden statistischen Ziffern ersichtlich:

Jahr	Ausdehnung des Luftpostnetzes km	Zurückgelegte Flugkilometer	Beförderte Luftpostsendungen			Gesamte Luftpostladung kg
			Briefpost kg	Pakete kg	Zeitungen kg	
1919 ..	1 5'5	573 960	2 385	—	7 537	9 922
1920 ...	2 150	324 866	2 237	72	3 421	5 730
1921 ...	5 353	2 010 642	3 914	1 323	18 928	24 165
1922 ...	6 276	1 351 410	4 090	1 171	26 601	31 862
1923 ...	5 283	879 108	7 244	292	2 195	9 731
1924 ...	7 393	1 620 842	7 136	6 553	12 563	26 252
1925 ...	17 813	4 647 424	14 949	21 551	124 258	160 758
1926 ...	23 167	6 541 159	24 856	44 283	127 646	196 785

Unter den Ausstellungsstücken, die das Reichspo ministerium zur Internationalen Luftfahrtausstellung Gotenburg 1923 entsandte, befand sich auch eine Taf auf der das mit Luftpost beförderte Ladungsgewicht d einzelnen Jahre durch zeichnerische Darstellung der er sprechenden Zahl von Elefanten — ein Elefant = 4000 k — veranschaulicht war. Heute müßte der Zeichner, um d Luftpostladung von 1926 in gleicher Weise darzustelle schon die stattliche Herde von 50 Elefanten auf das Papi bringen. Gewiß sind die Ziffern der Luftpost, am gesamt Postverkehr gemessen, noch bescheiden, aber doch recht beach lich, wenn man berücksichtigt, daß es sich dabei ausschlie lich um Post handelt, für die eine Zuschlaggebühr er richtet ist. Die stärksten Ziffern weist der Luftpostz tungsverkehr auf. Das ist erklärlich, denn es bedeut sehr viel für den Absatz einer Zeitung, wenn sie mit Hil der Luftpostbeförderung noch am Tage ihres Erscheine in weit entfernten Orten, wohin die Eisenbahn sie er am nächsten Tage bringen würde, verkauft werden kan Daß der Zeitungsversand im Jahre 1926 sich gegen d

Vorjahr verhältnismäßig nur wenig gesteigert hat, liegt daran, daß die Zeitungsverleger sich im wesentlichen schon 1925 auf eine ausgiebige Luftpostbenutzung eingestellt haben, während die übrigen Postversender sich nur allmählich der Luftpost zuwenden. Auch die Vermehrung der Expreßflüge einiger großen Zeitungsverlage wird dabei eine Rolle gespielt haben. Die Kosten solcher Flüge, die ein vorzügliches Werbemittel für eine Zeitung darstellen, werden von den Verlegern gern getragen. Bemerkenswert ist es auch, daß das Gesamtgewicht der beförderten Luftpostpakete, das noch im Jahre 1924 geringer als das Briefgewicht war, dieses 1926 schon um etwa 79 v H überragte.

Luftfahrzeuge.

In den letzten Jahren hat allein das Flugzeug das Feld des regelmäßigen Luftverkehrs beherrscht. Im deutschen Flugdienst werden hauptsächlich folgende Flugzeugarten verwendet:

1. Junkers-F 13 (1motorig), G 24 (3motorig),
2. Dornier-Komet,
3. Dornier-Wal und Superwal (Wasserflugzeuge),
4. Fokker und Fokker-Grulich,
5. Albatros (1- und 2motorig),
6. Rohrbach (1- und 3motorig).

Das auf großen Linien viel verwendete Metall-Großflugzeug Junkers G 24 hat 29 m Spannweite, $5^1/_2$ m Höhe und 16 m Länge. Es besitzt 3 Motoren von zusammen 500 PS. und eine Geschwindigkeit bei mittlerer Motorkraft von 170 km in der Stunde. Das Dornier-Wal-Flugzeug ist durch den Ozeanflug des Kapitäns Franco im Januar 1926 bekanntgeworden. Franco flog von Kap Palos (Spanien) nach Buenos Aires mit Zwischenlandungen 1. in Las Palmas (Kanarische Inseln), 2. auf den Kapverdischen Inseln, 3. auf der Insel Fernando de Noronha (kurz vor der südamerikanischen Küste), 4. in Pernambuco, 5. in Rio de Janeiro und legte dabei etwas mehr als 10 000 km zurück, darunter 2 300 in ununterbrochenem Überseeflug. Bei allen erwähnten Flugzeugen handelt es sich um Fahrzeuge für den gemischten Personen- und Güterverkehr. Reine Frachten- (Post-) Flugzeuge sind im deutschen Flugdienst noch nicht verwendet worden.

Das lenkbare Luftschiff ist seit den Fahrten der »Bodensee« (1919) nur ein einziges Mal als Postbeförderer in Erscheinung getreten. Es war das vielen Deutschen durch seine Probefahrten bekanntgewordene Zeppelin-Luftschiff L Z 126, das die Amerikaner Z R 3 nannten und das jetzt im amerikanischen Dienste »Los Angeles« heißt. Das Luftschiff mußte den Vereinigten Staaten in Erfüllung einer Kriegsreparationsleistung geliefert werden und nahm auf seiner Überführungsfahrt etwa 150 kg Briefe (Einzelgewicht nur bis 20 g) und Postkarten mit. Als Gesamtgebühr wurden erhoben für Briefe 1 *RM*, für Postkarten 50 Pf. Die Fahrt begann am 12. Oktober 1924 gegen 7 Uhr früh in Friedrichshafen (Bodensee) und endete am 15. Oktober gegen 3 Uhr nachmittags in Lakehurst (New York), dauerte also rund 80 Stunden, während die Schiffsbeförderung von Bremen oder Hamburg nach New York 7 Tage in Anspruch nimmt. Eine noch schnellere Überfahrt wäre erreicht worden, wenn nicht die Windverhältnisse das Luftschiff gezwungen hätten, vom vorgesehenen Kurse abzuweichen. Das Luftschiff war fast während der ganzen Fahrt mit deutschen oder amerikanischen Stationen in funktelegraphischer Verbindung. Die gut gelungene Reise zeigte, daß ein Luftschiffverkehr mit überseeischen Ländern unter gewissen günstigen Voraussetzungen wohl möglich ist, erbrachte aber zugleich den Beweis, daß ein Rauminhalt von 70 000 cbm, wie ihn der L Z 126 besitzt, für einen Überseeverkehr nicht genügt. Jetzt baut die Zeppelinwerft ein neues, 105 000 cbm umfassendes Luftschiff — L Z 127 —, das im Jahre 1928 fertig werden soll und für einen regelmäßigen Verkehr Spanien–Südamerika bestimmt ist. Die Gelder für den Bau sind zum Teil durch öffentliche Sammlungen in Deutschland aufgebracht worden. Außerdem hat die spanische Regierung Geldmittel im Betrage von etwa 19 Millionen *RM* zur Durchführung des Verkehrs bewilligt. Zwei Verkehrsluftschiffe sind gegenwärtig auch in England im Bau.

Ballone kamen wegen ihrer völligen Abhängigkeit von den Winden als Verkehrsmittel der Neuzeit von vornherein nicht in Frage. Erwähnt seien auch die Segelflugzeuge, von denen die Öffentlichkeit durch die jährlichen Wettbewerbe im Rhöngebirge und in Rossitten (Kurische Nehrung) zu hören bekommt. Sie sind für die technische Entwicklung des Flugwesens wichtig und regen besonders die Jugend an, sich auf diesem Gebiete zu betätigen. Man hat begonnen, kleine Motoren in die Segelflugzeuge einzubauen, um ihre Bewegungsfähigkeit zu verbessern. Einmal ist einem Segelflieger auch ein kurzer Zielflug gelungen, wobei er von der Wasserkuppe (Rhön) nach dem 5 km entfernten Postamt in Gersfeld flog und dort in der Nähe des Posthauses die von der Wasserkuppe mitgebrachte Post abtud. Schlüsse auf die Brauchbarkeit der Segelflugzeuge als Verkehrsmittel lassen sich natürlich aus einem solchen Ereignis nicht ziehen.

Deutschland im Weltluftpostverkehr.

Die dem Deutschen Reiche durch die »Begriffsbestimmungen« (Beschluß der Botschafterkonferenz) von 1922 auferlegte Fesselung seines Luftfahrzeugbaus wurde 1925 in einigen Punkten unwesentlich gelockert, dafür aber in mancher Hinsicht noch verschärft. Diese Lage war für alle Teile unbefriedigend und konnte auf die Dauer nicht bestehen bleiben, wie auch die in der Botschafterkonferenz vertretenen Staaten bald erkennen mußten, denn es war selbstverständlich, daß die aus militärischen Gründen über die deutschen Luftfahrzeuge verhängten einschnürenden Regeln — Begrenzung der Motorstärke, der Geschwindigkeit, der Steigfähigkeit, der Nutzlast usw. — von Deutschland auf alle fremden Flugzeuge angewandt wurden, die das deutsche Hoheitsgebiet überfliegen wollten. Frankreich und England besaßen aber nicht ein einziges Verkehrsflugzeug, das diesen Regeln entsprochen hätte, doch kam es beiden Staaten darauf an, daß ihnen der unmittelbare Luftweg über Deutschland nach dem östlichen Europa, namentlich den Balkanländern (für Frankreich), ferner nach Ägypten und Indien (für England) geöffnet wurde. Der allgemeine Wunsch nach Änderung der Lage führte im Winter 1925/1926 zu neuen Verhandlungen, die durch die Pariser Luftfahrtvereinbarungen vom 21. Mai 1926 ihren Abschluß fanden. Die Vereinbarungen enthielten im wesentlichen folgendes:

1. Verbot des Baus von Kriegsluftfahrzeugen und führerlosen Flugzeugen in Deutschland,
2. Förderung der Handelsluftfahrt durch die deutsche Regierung nur in den Grenzen einer normalen Entwicklung, demgemäß auch Gewährung von Beihilfen nur in entsprechendem Rahmen,
3. Zulassung neuzeitlicher Jagdflugzeuge in Deutschland ausschließlich zur Teilnahme an Wettbewerben oder Rekorden,

4. Führung von Listen über Fabriken für Luftfahrzeuggerät, über Flugführer und Flugschüler, Luftverkehrsunternehmungen, Luftfahrt treibende Vereine usw. und sonstige Eigentümer von Luftfahrzeugen.

Die »Begriffsbestimmungen« von 1922 und 1925 waren damit aufgehoben, auch fiel das 1920 erlassene Einflugverbot für deutsche Luftfahrzeuge im besetzten Gebiete. Bestehen blieb aber noch die besondere Befugnis der Rheinlandoberkommission, auf Grund des Rheinlandabkommens die deutsche Luftfahrt in diesem Gebiete zur Wahrung der Sicherheit der Besatzungstruppen nötigenfalls einzuschränken.

Da Deutschland der »Internationalen Luftfahrtkonvention« (»Cina«) von 1919 nicht angehört, hat es besondere Luftfahrtabkommen mit seinen Nachbarstaaten geschlossen, und zwar mit der Schweiz, Schweden, Dänemark, Österreich, der Tschechoslowakei, Frankreich, Belgien, der Freien Stadt Danzig und Holland (das letzte ist noch nicht ratifiziert). Vorläufige Abkommen bestehen mit England und Sowjet-Rußland. In allen diesen Abkommen ist die Stellung der Post durch die Bestimmung gewahrt, daß die Mitnahme von Post in Luftfahrzeugen durch besondere Abmachungen unmittelbar zwischen den Postverwaltungen der Vertragsstaaten geregelt wird. Zwischenstaatliche Luftfahrtkonferenzen, an denen auch die Deutsche Reichspost beteiligt war, sind abgehalten worden: Im November 1923 und im März 1924 im Haag zur Einrichtung des Luftverkehrs auf der Linie Malmö–Kopenhagen–Hamburg–Bremen–Amsterdam–London, im Dezember 1924 in Kopenhagen zur Vorbereitung des Luftverkehrs 1925 und im September 1925 zur Vorbereitung des Luftverkehrs 1926. Die Postvertreter haben bei diesen Gelegenheiten in Sonderbesprechungen wichtige Luftpostfragen erörtert und Vereinbarungen zur Erleichterung des gegenseitigen Verkehrs getroffen. Die nächsten Weltpostkongresse, u. U. auch besonders einzuberufende Versammlungen, werden auf diesem Wege fortschreiten und sich mit dem Ausbau der Luftpostbestimmungen im Weltpostvertrage beschäftigen müssen, um für den zwischenstaatlichen Luftpostverkehr eine seiner Entwicklung entsprechende Grundlage zu schaffen. Eine neue Luftpostkonferenz soll im September 1927 im Haag stattfinden. Regen Anteil am Gedeihen dieses wichtigen Verkehrszweiges nimmt auch die »Internationale Handelskammer«, die auf ihren Sitzungen wiederholt Wünsche nach Ausgestaltung der Luftpost zum Ausdruck gebracht hat. Dabei sind allerdings auch manchmal Anschauungen vertreten worden, die sich die Postverwaltungen nicht zu eigen machen konnten, z. B. der Plan einer im ausländischen Flugdienst an hervorragender Stelle tätigen Persönlichkeit, der darin besteht, die Briefpost hinsichtlich der Beförderung und Gebührenerhebung allgemein in zwei Klassen zu teilen: 1. eilige, die überall mit den schnellsten Verbindungen, also auch mit den vorhandenen Luftposten, zu befördern, 2. nicht eilige, die von der Luftbeförderung ausgeschlossen wäre. Der Gedanke hätte einige Bedeutung, solange die Beförderung der gesamten eiligen Post — Briefe und Postkarten — ohne Sonderzuschlag mit den Flugzeugen noch nicht verwirklicht werden kann, wäre aber nach Ansicht der im Luftpostwesen erfahrenen Postverwaltungen undurchführbar, weil nicht nur die Abgeltung der Beförderungsleistungen der einzelnen Luftverkehrsgesellschaften, sondern auch die Verteilung der Beförderungskosten auf die Postverwaltungen zu große Schwierigkeiten bereiten würden.

Man wird wohl andere Wege suchen müssen, um d Abrechnung zwischen den Ländern über die nach Artikel 7 des Weltpostvereins zu zahlenden Luftpostvergütungen z vereinfachen. Jedenfalls wird sich diese Aufgabe nur dur zeitlich begrenzte statistische Feststellungen, für de Sommer- und Winterverkehr getrennt, lösen lassen, s bald das Liniennetz und die Verkehrsziffern der Luftpo festere Gestalt angenommen haben. Deutschland hat m dem Verfahren, die Luftpostvergütung für Sendungen de offenen Durchgangs auf Grund solcher Ermittlungen z errechnen, im Verkehr mit einigen Ländern versuchsweis schon begonnen. Die fremden Postverwaltungen, die d deutschen Luftposten benutzen, haben davon den Vortei daß sie ihre Luftpostsendungen den deutschen Leitstelle nicht mehr wie früher nach Luftpostverbindungen getrenn zuführen müssen, sondern zu einem Kartenschlusse od einem Bunde zusammengefaßt überweisen können.

Wie stark Deutschlands Beteiligung am Weltluftver kehr gestiegen ist, zeigen folgende Zahlen:

a) Umfang des Weltluftverkehrsnetzes (km)
im Jahre 1920 ..... 15 563[1]), davon in Deutschland 2 15
» » 1926 ..... 55 002[1]), davon in Deutschland 23 16

b) Im Weltverkehr zurückgelegte Flugkilometer
im Jahre 1920.. 3 632 000[1]), davon in Deutschland 324 86
» » 1925[2]). 19 968 000[1]), davon in Deutschland 4 647 42

Die Luftpost im Ausland.

1. England und seine Kolonien. B April 1924 lag der englische staatlich unterstützte Flug dienst in den Händen von 4 Verkehrsgesellschafte denen ihr Betätigungsfeld von der Regierung zugewies war. Die Erkenntnis, daß die Verschmelzung der mi einander in Wettbewerb stehenden Unternehmungen z einer Verkehrsgesellschaft den britischen Luftdien fördern müßte, führte zur Gründung der Imperi Airways Ltd., der alleinigen staatlich unterstützten Gesel schaft, der bei Erfüllung gewisser Verkehrsleistungen ei sich auf 10 Jahre verteilende Beihilfe von 1 000 000 zufließt. Außerdem unterstützt die Regierung den Flug dienst durch Einrichtung von Flughäfen, funktelegraph schen Verbindungen zur Flugsicherung usw. 1926 b flog die Imperial Airways Ltd. die Linien: 1. London Paris, 2. London–Paris–Basel–Zürich, 3. London–Köl 4. London–Amsterdam, 5. Southampton–Kanal-Inseln Auf der Linie 1 fliegen englische Flugzeuge schon se 1919 gemeinsam mit französischen, auf den Linien und 4 besteht Anschluß an den Flugdienst der Deutsche Lufthansa. Die britische Postverwaltung läßt gewöhn liche und eingeschriebene Briefsendungen sowie gewöhn liche Pakete mit den Flugzeugen befördern und erhebt fü Luftpostbriefsendungen nach Deutschland 3d für jede Unz

Für die Luftverbindung mit Indien und Australien läßt die englische Regierung zur Zeit zwei gros Luftschiffe — R 100 und R 101 — bauen, die 192 fertig werden und je etwa 141 000 cbm umfassen sollen Als Landeplätze mit Vertauungsmasten sind Cardingto Ismailia und Karachi vorgesehen. Man rechnet m einer Fahrtdauer

von 5 Tagen bis Bombay (Zeitgewinn 10 Tage
» 11 » » Perth (» 17 »

[1]) Nach einer Aufstellung des englischen Luftministeriums.
[2]) Die Zahl für 1926 steht noch nicht fest.

Das Vertrauen Englands zur Leistungsfähigkeit der Luftschiffe, dem der englische Staatssekretär für Luftfahrt wiederholt öffentlich Ausdruck gegeben hat, ist im höchsten Grade bemerkenswert, weil andere Staaten diese Fahrzeuge aus wirtschaftlichen Gründen ablehnen und ihre Verwendungsfähigkeit für den Verkehr mindestens noch stark in Zweifel ziehen. Jedenfalls wird die Entwicklung des englischen Luftschiffverkehrs, der nicht im entferntesten solche reichen Erfahrungen zur Grundlage hat, wie sie einem deutschen Verkehr zur Seite stehen würden, in der ganzen Welt aufmerksam verfolgt werden.

In Australien hat sich der Luftverkehr mit Hilfe der Regierung seit 1923 schnell entwickelt. Es bestehen 3 Gesellschaften, die die Beförderung von Briefen übernommen haben und folgende Linien befliegen:

1. Perth–Derby (Westaustralien), 2 300 km, Zeitgewinn $10^1/_2$ Tage,
2. Charleville–Camooweal (Queensland), 1 320 km, Zeitgewinn $4^1/_2$ Tage,
3. drei kürzere von Adelaide und Melbourne ausgehende Strecken von zusammen 1 600 km.

Bis Ende 1925 sind rund 685 000 Briefe befördert und 1 600 000 km mit nur einem schweren Unfall zurückgelegt worden. Weitere Luftverkehrslinien von Sydney und Brisbane aus sind in Vorbereitung.

In Südafrika bestand 1925 vorübergehend ein versuchsweise eingerichteter Luftpostdienst Kapstadt–Durban (Natal). Geplant sind Luftverbindungen von Walfischbai (Südwestafrika) nach Durban und von Kairo nach Kapstadt. Einige Flüge, die 1926 von englischen Fliegern von Kairo nach Kapstadt probeweise durchgeführt worden sind, haben gezeigt, daß die Schwierigkeiten dieser Linie sich durch geeignete Vorkehrungen überwinden lassen.

Ägypten und Mesopotamien sind durch die Luftpostlinien Kairo–Bagdad–Basra verbunden, die bis 1926 mit Flugzeugen der englischen Militärluftfahrt unterhalten wurde und dann auf die Imperial Airways Ltd. überging. Die Luftpost verkehrt jetzt wöchentlich und bietet für Sendungen nach Mesopotamien, Südwestpersien und einigen indischen Gebieten erheblichen Zeitgewinn. Sie wird seit Jahren auch für deutsche Post benutzt. Für den Verkehr nach Britisch-Indien wird die Linie erst größere Bedeutung gewinnen, wenn sie, wie geplant, bis Karachi (Indien) verlängert wird.

2. Frankreich. In Frankreich gibt es 4 Luftverkehrsgesellschaften, die vom Staate Beihilfen empfangen:

1. Air Union, befliegt gemeinsam mit der englischen Imperial Airways Ltd. die Linie Paris–London, ferner allein die Linie Paris–Lyon–Marseille,
2. Lignes Farman, befliegt gemeinsam mit der Königl. Niederländischen Luftfahrtgesellschaft die Linie Paris–Brüssel–Amsterdam und — seit 1926 — mit der deutschen Lufthansa die Linie Paris–Köln–Berlin,
3. Lignes Aériennes Latécoère, betreibt seit 1919 den Verkehr mit Afrika auf den Linien Toulouse– (Marseille–) Casablanca–Dakar, Casablanca–Oran und Alicante–Oran, verfolgt das Ziel, die Linie nach Dakar bis Pernambuco (Brasilien) zu verlängern,
4. Compagnie Internationale de Navigation Aérienne (»Cidna«), aus der »Compagnie Franco-Roumaine« entstanden, befliegt die Linie Paris–Straßburg–Nürnberg–Prag– (Warschau–) Wien–Budapest–Belgrad–Bukarest–Konstantinopel (3 144 km),
5. L'Aéronavale, befliegt die Linie Antibes–Ajaccio mit dem Ziele, sie bis Tunis, Syrien und Kleinasien zu verlängern.

Den weitaus größten Postverkehr haben die Linien der Latécoère (vgl. unter 3.) aufzuweisen, wahrscheinlich wegen des Verkehrs mit den zahlreichen Militärkräften in Marokko. Die Zahl der zwischen Frankreich und Marokko beförderten Luftpostbriefsendungen stieg von 9 124 im Jahre 1919 auf 7 502 191 im Jahre 1925. Die große Linie der »Cidna« (vgl. unter 4.) dient hauptsächlich politischen Zwecken, weil sie die französische Hauptstadt mit den Hauptstädten 7 anderer Länder — Tschechoslowakei, Polen, Österreich, Ungarn, Jugoslawien, Rumänien, die Türkei — verbindet. Die Flüge wurden bis 1924 über deutsches Gebiet hinweg ohne Landung in Deutschland ausgeführt und mußten 1925 über die Schweiz und Tirol umgelegt werden, was aber den Betrieb fast ganz zum Stillstand brachte. Nach der luftpolitischen Verständigung mit Deutschland (1926) wurde wieder die frühere Linienführung mit Einschaltung von Landungen in Fürth und Breslau gewählt. Die Landung in Breslau ist 1927 wieder aufgegeben worden.

Die französische Luftpost befördert gewöhnliche und eingeschriebene Briefsendungen, ausgenommen Nachnahmesendungen und Postaufträge. Die Zuschlaggebühren sind für jede Strecke besonders festgesetzt und nach den Entfernungen abgestuft. Deutschland benutzt seit 1926 die Linien nach Afrika und die »Cidna«-Linie zur Postbeförderung.

Die von der französischen Regierung bewilligten Beihilfen für die Luftverkehrsgesellschaften haben betragen 1919: 2,4 Millionen, 1922: 45,3 Millionen, 1925: 57,2 Millionen Franken. Der Flugzeugpark der französischen Unternehmungen besteht noch zum Teil aus umgebauten Bombenflugzeugen. Von den französischen Kolonien besitzt nur Indochina einen regelmäßigen wöchentlichen Luftverkehr.

3. Rußland. Für das Sowjet-Reich hat die Luftfahrt besondere Bedeutung, weil das russische Eisenbahnnetz noch wenig entwickelt ist und weil die großen Ausdehnungen des Landes eine sehr günstige Voraussetzung für den Luftverkehr bilden. Die russische Regierung hat sich deshalb seit 1922 die Förderung dieses Verkehrs sehr angelegen sein lassen. Sie unterstützt nicht nur den Flugdienst Königsberg (Pr.)–Moskau, der sich von einem zweimal wöchentlichen allmählich zu einem werktäglichen Betriebe entwickelt hat, sondern hat auch mit der deutschen Firma Junkers einen Vertrag über die Einrichtung von Luftverbindungen Rußlands mit Schweden und Persien geschlossen. Dieser Vertrag hat bisher noch nicht zu einem Verkehrsflugdienst von längerer Dauer in Rußland geführt. Um die Bevölkerung zur Beteiligung an der Schaffung einer Luftflotte zu Militär- und Verkehrszwecken anzuregen, bildete sich 1923 mit Unterstützung der Regierung eine »Gesellschaft der Freunde der Luftflotte«, die eine so eifrige und geschickte Werbetätigkeit entfaltete, daß schon Ende 1924 15 000 Zweigvereine mit etwa $1^1/_2$ Millionen Mitgliedern entstanden und $4^1/_2$ Millionen Rubel gesammelt waren. Die Tätigkeit der Gesellschaft richtete sich auch auf die Gründung von Luftfahrtgesellschaften, unter denen die »Ukrwozduchput« und die »Dobrolet« als die bedeutendsten zu nennen sind. Die »Gesellschaft der Freunde der Luftflotte« verband sich 1925

mit einem anderen Verein zu dem großen 3 Millionen Mitglieder zählenden Luftfahrtverband »Aviachim«, der zusammen mit der Gesellschaft »Dobrolet« in demselben Jahre einen Werbeflug mit 6 Flugzeugen nach dem fernen Osten bis Peking, Shanghai und Tokio ausführte.

Nach verschiedenen Versuchen, die schon 1925 vorübergehend zur Aufnahme eines Luftverkehrs auf einigen Strecken geführt hatten, bildete sich 1926 ein regelmäßiger Verkehr auf folgenden Linien heraus:

1. Moskau–Orel–Charkow–Artemowsk–Rostow (Don)–Mineralnyja Wody,
2. Mineralnyja Wody–Grosnyi–Derbent–Baku,
3. Baku–Ewlach–Tiflis,
4. Kagan (Neu Buchara)–Khiwa–Taschaus (Turkmenen-Republik),
5. Kagan (Neu Buchara)–Termes (Turkmenen-Republik)–Duschambe (Uzbeken-Republik),
6. Werchneudinsk–Kiachta–Urga (Mongolei).

Diese Linien werden auch zur Beförderung deutscher Post mitbenutzt. Die russische Postverwaltung hat nicht nur gewöhnliche und eingeschriebene Briefsendungen und gewöhnliche Pakete, sondern auch Wertsendungen zur Luftpostbeförderung zugelassen. Luftpostkarten und je 20 g anderer Luftpostbriefsendungen nach Deutschland kosten 30 Kopeken Zuschlag.

4. Vereinigte Staaten von Amerika. Die Verkehrsluftfahrt in den Vereinigten Staaten von Amerika unterscheidet sich von der Luftfahrt der anderen Länder dadurch, daß sie keine staatlichen Beihilfen erhält und auch mit ihrem technischen Betriebe zum wesentlichen Teile in der Hand der Postverwaltung liegt. Alle Luftverkehrseinrichtungen des Landes sind daher von Anfang an viel stärker auf die Belange der Post eingestellt worden, als es in irgendeinem anderen Staate geschehen ist. Bis zum Juni 1924 gab es in den Vereinigten Staaten noch keine eigentlichen Luftpostsendungen, d. h. Sendungen gegen Zuschlaggebühr. Die Postbeförderung vollzog sich auf den Luftverbindungen vielmehr so, daß die Flugzeuge mit der gerade vorliegenden gewöhnlichen Briefpost bis zur vollen Auslastung beladen wurden. Diese Art des Luftpostdienstes wurde auch auf der großen Überlandfluglinie New York–San Francisco angewandt, die früher in sieben Flugabschnitte mit je für sich abgeschlossenem Flugdienst zerfiel. Dadurch wurden für einen Teil der auf der Pacificbahn zu befördernden gewöhnlichen Briefpost zufällige Zeitgewinne erzielt. Vom Juli 1924 an richtete die amerikanische Postverwaltung auf der Linie New York–San Francisco einen durchgehenden täglichen Flugdienst ein, der, in 3 Abschnitte (Beförderungszonen): 1. New York–Chicago, Tagesflug, 2. Chicago–Cheyenne, Nachtflug, 3. Cheyenne–San Francisco, Tagesflug, gegliedert, heute noch besteht. Gleichzeitig ging sie dazu über, mit der Luftpost nur noch Sendungen gegen Zuschlaggebühr zu befördern. Die Luftpostzuschläge waren nach den 3 Zonen abgestuft und betrugen zunächst 8, 16 oder 24 Cents für je eine Unze. Dem Verkehrsbedürfnis entsprechend, wurde auf der Strecke New York–Chicago im Jahre 1925 auch ein täglicher Nachtluftpostdienst eingerichtet. Die gesamte Flugdauer von New York nach San Francisco beträgt 33, in der Gegenrichtung 29 Stunden. Das bedeutet gegenüber der Eisenbahnbeförderung einen Zeitgewinn von $2^1/_2$ bis $3^1/_2$ Tagen.

Anfang 1926 besaß die Postverwaltung der Vereinigten Staaten 102 Flugzeuge, 18 Flughäfen, 89 Landeplätze, 58 Leuchttürme und 417 automatische Azetylenleuchtfeuer für die Nachtbeleuchtung. Die im Nachtverkehr verwendeten Flugzeuge tragen an den Flügelenden je einen Landscheinwerfer; außerdem führen sie Kennlichter in 3 Farben.

Neben dem posteigenen Luftverkehr ist im Jahre 1926 eine Anzahl sogenannter »Vertragslinien« entstanden, die von Privatunternehmern auf Grund eines Vertragsverhältnisses mit der Postverwaltung betrieben werden. Die Kosten der Bodenordnung trägt die Postverwaltung. Zurzeit bestehen folgende teilweise recht ausgedehnte Vertragslinien:

1. Cleveland (Ohio)–Detroit (Michigan),
2. Cleveland–Youngstown–Pittsburg,
3. Chicago (Illinois)–Detroit (Michigan),
4. Chicago (Illinois)–Moline (Illinois)–St. Joseph (Missouri)–Kansas City (Missouri)–Wichita (Kansas)–Oklahoma City (Oklahoma)–Fort Worth (Texas)–Dallas (Texas),
5. Chicago (Illinois)–Peoria (Illinois)–Springfield (Illinois)–St. Louis (Missouri),
6. Chicago (Illinois)–Milwaukee (Wisconsin)–La Crosse (Wisconsin)–St. Paul (Minnesota)–Minneapolis (Minnesota),
7. Cheyenne (Wyoming)–Denver (Colorado)–Colorado Springs (Colorado)–Pueblo (Colorado),
8. Salt Lake City (Utah)–Las Vegas (Nevada)–Los Angeles (Kalifornien),
9. Salt Lake City (Utah)–Boise (Idaho)–Pasco (Washington),
10. San Francisco (Kalifornien)–Fresno (Kalifornien)–Bakersfield (Kalifornien)–Los Angeles (Kalifornien),
11. San Francisco (Kalifornien)–Medford (Oregon)–Portland (Oregon)–Seattle (Washington).

Als Vergütung für die Luftpostbeförderung erhalten die Unternehmer 80 v H der auf ihren Linien wirklich aufkommenden Einnahmen an Luftpostgebühren. Diese Gebühren waren anfangs nach Entfernungsstufen gestaffelt. Für Sendungen, die außerdem auch auf dem Überlandfluge New York–San Francisco befördert werden mußten, trat ein Zuschlag von 5 Cents für jeden benutzten Zonenabschnitt hinzu. Da aber bei dieser Art der Gebührenerhebung, die auch bei Festsetzung der von fremden die amerikanischen Luftposten benutzenden Postverwaltungen zu zahlenden Vergütungen grundlegend war, die Abrechnung mit den Verkehrsunternehmern und den fremden Postverwaltungen immer verwickelter wurde, entschloß sich die amerikanische Postverwaltung Anfang 1927 dazu, eine Einheitsgebühr von 10 Cents für je $^1/_2$ Unze der Luftpostsendungen einzuführen. Die Einheitsgebühr ist für Luftpostsendungen des inneren amerikanischen Verkehrs nicht nur ein Entgelt für die Beförderung auf allen in Betracht kommenden amerikanischen Flugverbindungen, sondern zugleich die Gesamtgebühr. Die fremden Postverwaltungen müssen gleichfalls für jede halbe Unze eine Einheitsvergütung von 10 Cents bezahlen. Die Deutsche Reichspost benutzt die amerikanischen Luftposten bereits seit 1924. Die Luftposten befördern im inneren amerikanischen Verkehr außer gewöhnlichen und eingeschriebenen Briefsendungen auch Wertsendungen. Im Rechnungsjahr 1925, dem ersten Jahre nach Umstellung des Luftpostdienstes auf nur zuschlagpflichtige Post, wurden 9 300 520, im folgenden Rechnungsjahr aber schon 24 406 800 Briefsendungen befördert. An Luftpostgebühren wurden 1925 602 627 $ eingenommen, während die Gesamtausgabe der Postverwaltung für den Luftpostbetrieb sich auf 2 743 750 $ belief; 1926 wurden 353 641 Pfund Post befördert und 861 865 $ an Luftpostgebühren ver-

nnahmt. Personenbeförderung auf den von der ostverwaltung selbst unterhaltenen Linien hat bisher cht stattgefunden. Einiges Aufsehen hat die Nachricht regt, daß die amerikanische Postverwaltung, wahrschein- h aus wirtschaftlichen Gründen, jetzt den gesamten flug- hnischen Teil ihres Luftpostdienstes veräußern will und öffentlicher Ausschreibung Käufer für den Luftbetrieb funden hat, die sogar noch weniger Vergütung für die ftpostbeförderung verlangen, als die Postverwaltung in rer Ausschreibung angeboten hat.

5. Andere Länder.

a) Europa.

In den Niederlanden besteht seit 1920 die önigliche Niederländische Luftfahrtgesellschaft (KLM) Haag, ein staatlich unterstütztes Unternehmen, das die nien Amsterdam–London, Amsterdam–Hamburg–Malmö d Amsterdam–Paris mit den auch in Deutschland gut kannten Fokker-Flugzeugen betreibt. Dabei wurden 25: 11 846 kg Post (1924: 8 933 kg), darunter 765 kg Pakete (1924: 7 294 kg) befördert. Die ver- ltnismäßig große Paketmenge erklärt sich aus den edrigen Vergütungssätzen, die die Verkehrsgesellschaft Paketdienst beansprucht. Für Luftpostbriefsendungen ch Deutschland, Frankreich und England erhebt die ederländische Postverwaltung 5 Cent Zuschlag für je g. Die Bemühungen der Regierung und der »KLM« d darauf gerichtet, eine Luftverbindung mit Nieder- ndisch-Indien herzustellen.

Belgien besitzt eine Luftverkehrsgesellschaft, die Société Anonyme Belge de l'Exploitation de la Navi- tion Aérienne« (»Sabena«), an der hauptsächlich belgische Staat und die belgische Kongokolonie betei- t sind. Das Unternehmen betreibt die Linie Amster- m–Rotterdam–Brüssel–Basel und einen Flugdienst in lgisch-Kongo. Die Linie Amsterdam–Basel wurde im ommer 1925 versuchsweise zur Beförderung gewöhn- her zuschlagfreier Post benutzt, wobei die der »Sabena« zahlte Vergütung den Durchgangsgebühren entsprach, die beteiligten Länder für eine Beförderung auf ge- öhnlichem Wege hätten zahlen müssen. Nach Herab- zung der allgemeinen Durchgangsgebühren vom Oktober 1925 an (Weltpostvertrag von Stockholm) ist Versuch nicht wiederholt worden. In Belgisch-Kongo t die »Sabena« 1925 einen Luftpostdienst Kinshasha– tanga eröffnet, nachdem ein früher betriebener Verkehr nshasha–Stanleyville wieder aufgegeben worden ist. tanga soll von Leopoldville (Kongo) aus jetzt in 3 statt Tagen zu erreichen sein.

Spanien unterhält einen Luftpostverkehr von villa nach Larrache (Marokko) und will, wie oben on erwähnt, einen Luftschiffdienst von Sevilla nach damerika einrichten.

Italien ist nach neunjähriger Pause im Jahre 1926 der in die Reihe der einen Luftpostverkehr unterhal- den Länder getreten. Die Regierung hat als Beihilfe die Luftfahrt im Rechnungsjahr 1925/1926 16 Mil- nen Lire bewilligt und einen Vertrag mit der ocieta Italiana Servizi Aerei« über die Einrichtung Luftpostlinie Turin – Pavia – Venedig – Triest ab- hlossen. Die Gesellschaft hat sich verpflichtet, jährlich 00 kg amtliche und 22 800 kg andere Briefpost, ins- mt 28 500 kg Post, gegen eine Gesamtvergütung von 000 Lire zu befördern. Etwaiges Übergewicht wird für Post im inneren Verkehr des Königreichs mit Lire und für Post nach dem Auslande mit 25 Lire für je 1 kg vergütet. Einschreib- oder Wertsendungen werden in den ersten 3 Betriebsjahren nicht befördert. Für Verlust oder Zerstörung der Postfracht hat die Gesellschaft, ausgenommen bei höherer Gewalt, Strafen zu zahlen. Ein ähnliches Abkommen ist mit einer andern Verkehrsgesellschaft für einen Luftpostbetrieb Rom–Genua–Barcelona getroffen worden, der noch nicht zustande gekommen ist. Eröffnet ist aber schon eine Luftpostverbindung Brindisi – Athen – Konstantinopel. Für 1927 stehen Luftpostlinien München–Mailand–Rom und Wien–Venedig–Rom in Aussicht.

Die Schweiz steht seit 1922 mit Deutschland — 1926 auf 4 Linien — in Luftpostverkehr, außerdem bestehen zwei Luftverbindungen mit Frankreich. Zu erwähnen sind die Luftverkehrsgesellschaft Ad Astra Aero, Zürich, und die Basler Luftverkehrsgesellschaft. Der Bundeshaushalt für 1925 sah 70 000 Franken zur Unterstützung der Handelsluftfahrt vor. Daneben bewilligten die Postverwaltung sowie verschiedene Kantone und Städte erhebliche Verkehrsbeihilfen. Der Luftpostzuschlag für schweizerische Briefsendungen jeder Art nach dem Auslande beträgt bis 20 g 20 Rappen, über 20 bis 100 g 30 Rappen und für jede weiteren 100 g 25 Rappen. Er ist zwar in den letzten Jahren schon erhöht worden, denn 1922 kosteten Briefsendungen bis 250 g nur 25 Rappen und über 250 bis 500 g 40 Rappen, bleibt aber immer noch für schwerere Sendungen außerordentlich niedrig.

Österreich besitzt seit 1923 ein Luftverkehrsunternehmen, die Österreichische Luftverkehrs A G, und ist seitdem mit Deutschland durch die Linie München–Wien, seit 1925 auch durch die Linie München–Innsbruck verbunden. Außerdem besteht Verbindung mit Budapest über dem Donaulauf mit Wasserflugzeugen. Österreich wie Ungarn werden auch von der großen französischen Linie Paris–Konstantinopel (vgl. unter Frankreich) berührt. Für 1927 ist eine erhebliche Verstärkung des deutsch-österreichischen Luftpostverkehrs auf dem Wege über die Tschechoslowakei vorgesehen. Österreichische Luftpostbriefe nach Deutschland kosten bis 20 g 15 Groschen, Drucksachen bis 50 g gleichfalls 15 Groschen Zuschlag. Die Österreichische Luftverkehrs A G erhält von der österreichischen Postverwaltung vertragsgemäß den Gesamtbetrag an Zuschlaggebühren, die für Luftpostsendungen vereinnahmt werden.

Ungarn, dessen Luftpostverbindungen schon unter »Österreich« miterwähnt sind, hat zwei Luftverkehrsgesellschaften, die beide die Strecke Budapest–Wien befliegen. Luftpostbriefe nach Deutschland kosten bis 20 g 40 Filler Zuschlag. Bei schwereren Briefsendungen tritt nur eine geringe Steigerung ein. Z. B. kostet ein 500 g schwerer Luftpostbrief nur 1 Pengö 40 Filler Zuschlag.

Die Tschechoslowakei wird seit 1920 von der bereits erwähnten »Cidna«-Linie Paris–Konstantinopel durchzogen, die sich in Prag nach Warschau verzweigt. Zu einer Luftverbindung Berlin–Prag ist es erst im Winterverkehr 1926/1927 gekommen. Im Sommerprogramm 1927 sind nicht weniger als 5 Luftpostlinien zwischen Deutschland und der Tschechoslowakei vorgesehen. Seit 1924 betreibt die tschechische Regierung einen Luftverkehr auf der Linie Prag–Brünn–Preßburg–Kaschau, während eine Flugzeugfabrik einen Verkehr Prag–Marienbad unterhält. Eine staatlich unterstützte nationale Luftverkehrsgesellschaft ist 1925 gegründet worden. Der Luftpostverkehr der Tschechoslowakei beschränkt sich auf Briefsendungen. Auf den tschechischen Linien sind 1925: 1 782 kg, 1926: 8 378 kg Post befördert worden.

Nach Aufnahme des deutsch-tschechischen Luftpostverkehrs ist von den Nachbarländern Deutschlands nur noch Polen ohne Anschluß an das deutsche Luftpostnetz. Eine Änderung steht vorläufig nicht in Aussicht. Das Fehlen eines Luftabkommens mit Polen macht sich auch dadurch bemerkbar, daß der Flugdienst vom westlichen Reichsgebiet nach Danzig und Ostpreußen um den polnischen Korridor herum über die Ostsee geführt werden muß. Es mag dahingestellt sein, wessen Belange durch die luftpolitische Abschließung Polens gegen Deutschland am meisten geschädigt werden. In Polen bestehen einige Luftverkehrsunternehmungen, die vom Staate durch kostenfreie Lieferung von Betriebsstoffen unterstützt werden. Das bedeutendste Unternehmen, der Polski Aerolot, betreibt regelmäßigen Verkehr auf den Linien Danzig–Warschau–Lemberg und Warschau–Krakau–Wien.

Auf dem Balkan sind Jugoslawien, Rumänien und die Türkei mit ihren Hauptstädten an die mehrfach erwähnte französische »Cidna«-Linie angeschlossen. Rumänien besitzt außerdem einen staatlichen Luftpostdienst von Bukarest nach Galatz. Jugoslawien plant gleichfalls die Errichtung einer Luftpost innerhalb seines Landes. Die Türkei besitzt einen zweiten Luftpostanschluß durch die Linie Brindisi–Konstantinopel (vgl. unter »Italien«). Eine Linie Konstantinopel–Aleppo ist in Vorbereitung. Auch die übrigen Balkanstaaten sind auf dem Gebiete des Luftverkehrs nicht untätig geblieben. So hat Albanien 1925 mit der Gesellschaft Adria Aero Lloyd einen Vertrag auf 10 Jahre geschlossen, der auch die Luftpostbeförderung regelt und die Gesellschaft verpflichtet, bei jedem Fluge Briefe und kleine Pakete mit und ohne Wertangabe im Gesamtgewicht bis zu 100 kg zu befördern. Geldsendungen müssen bei jedem Fluge bis zum Gewicht von 5 kg befördert werden. Der Luftpostzuschlag ist in besonderen Luftpostmarken zu entrichten. Vom Erlös für diese Marken fließen 75 v H der Gesellschaft zu, solange die Wertzeichen gültig sind. Die Einnahmen aus dem Verkauf außer Kurs gesetzter Wertzeichen werden zwischen Postverwaltung und Gesellschaft je zur Hälfte geteilt. Die Gesellschaft hat sich verpflichtet, 75 v H der Druckkosten der Luftpostmarken zu tragen. In Betrieb genommen sind die Linien Skutari–Tirana–Valona und Valona–Koritza.

Der griechische Staat hat 1925 mit der griechischen Gesellschaft »Ikaros« ein Abkommen getroffen, das dem Unternehmen auf 25 Jahre das Vorrecht zur ausschließlichen Luftpostbeförderung — Telegramme, Briefe, Drucksachen, Pakete, die besondere Luftpostmarken tragen — verleiht. Die Gesellschaft ist verpflichtet, innerhalb einer bestimmten Frist den Verkehr auf den Linien Athen–Saloniki und Athen–Kreta einzurichten und empfängt staatliche Beihilfen, die in den ersten 4 Jahren je 50 000 £, in den folgenden 6 Jahren je 20 000 £ und in den weiteren 15 Jahren je 5 000 £ betragen. Dafür muß sie die Amtspost und andere Postsendungen bis zum Gewicht von 6 000 kg jährlich frei befördern und für etwaiges Übergewicht 20 v H Preisermäßigung gewähren. Der Ertrag aus dem Verkauf der Luftpostmarken fällt ganz der Gesellschaft zu. Den Wert der Marken bestimmt die Gesellschaft nach Genehmigung des Verkehrsministeriums. Die griechische Postverwaltung muß die Luftpostmarken für Rechnung der Gesellschaft verkaufen, ohne dafür besonders entschädigt zu werden. Mit der italienischen Verkehrsgesellschaft, die die Luftpostlinie Brindisi–Athen–Konstantinopel betreibt, hat die griechische Regierung einen Vertrag geschlossen, der de Unternehmer das Recht einräumt, eine besondere Brie marke für den Luftpostdienst im Einvernehmen mit d griechischen Postverwaltung herauszugeben. Der Erli aus dem Verkauf der Marken fließt der Gesellschaft zu.

Die östlichen Randstaaten Litauen mit de Memelgebiet, Lettland und Estland war bis 1925 durch die für den Postverkehr wichtige Lin Königsberg (Pr.)–Memel–Riga–Reval–Helsingfors m Deutschland verbunden. Leider konnte diese Verbindu 1926 aus verschiedenen Gründen nicht wieder eröffn werden. Nur der Luftpostverkehr bis Memel wurde au rechterhalten. Die Wiederaufnahme des Betriebes a der ganzen Linie ist für 1927 geplant, sobald der Verke Berlin–Moskau über Riga–Welikye Luki umgeleitet wir Vorläufig geht dieser Verkehr wie schon erwähnt, üb die litauische Hauptstadt Kowno, deren Flugplatz leid zeitweise überschwemmt ist. In Lettland und Estlan bestehen staatlich unterstützte Luftverkehrsgesellschaften.

Auch in Finnland unterstützt die Regierun neuerdings den Luftpostdienst, erstmalig 1926 m 300 000 Finn. Mark, da die private Tätigkeit und d von der Postverwaltung für die Postbeförderung gezahl Entschädigung nicht ausreichen, um den Verkehr siche zustellen. Die Gesellschaft Finnska Aerobolag betrei gemeinsam mit einer schwedischen Gesellschaft die au für deutsche Post benutzte Linie Stockholm–Helsingfo und mit der estnischen Luftfahrtgesellschaft die kurze, ab ziemlich wichtige Linie Helsingfors–Reval, letztere auch den Wintermonaten. Für die Luftbeförderung Helsin fors–Stockholm erhebt die finnische Postverwaltung f Briefe (je 20 g) 2 Finn. Mark und für Kreuzban sendungen (je 50 g) 4 Finn. Mark Zuschlaggebühr.

Von den skandinavischen Staaten stehe Schweden und Dänemark schon seit 1920 m Deutschland im Luftpostverkehr, der nur in den Jahre 1921 und 1922 geruht hat. Norwegen hat an diese Verkehr bisher nur in der Weise teilgenommen, daß seine Luftpostsendungen mit der Bahn nach Schwede geleitet hat, wo sie auf die Luftpost nach Deutschlan übergegangen sind. Für 1927 ist jedoch die Weiterführun der deutsch-schwedischen Luftpost von Malmö über Gote burg nach Oslo in Aussicht genommen. In Norwege haben sich in den letzten Jahren zwei Luftverkehrsgesel schaften gebildet, die mäßige Beihilfen vom Staa empfangen.

In Schweden besteht die A. B. Aerotranspor die sich am Luftpostverkehr mit Deutschland und m Finnland beteiligt und 1924: 1 155 kg, 1925: 7 028 k Post befördert hat. Infolge der günstigen Entwicklun des schwedischen Luftverkehrs hat die Gesellschaft scho einen Teil des ihr vom Staate zur Verfügung gestellte Darlehns zurückerstatten können. Schweden war da erste fremde Land, das mit Deutschland in Luftpostve kehr trat und hat auch später allen Fragen, die mit de Förderung des zwischenstaatlichen Luftpostverkehrs zu sammenhängen, besondere Aufmerksamkeit zugewandt. Z erwähnen ist die Veranstaltung der Internationalen Luf fahrtausstellung in Gotenburg im Sommer 1923, d auch von der Deutschen Reichspost reichhaltig beschic worden ist.

In Dänemark unterstützt die Regierung seit 192 das älteste dänische Luftverkehrsunternehmen, die »D nische Luftfahrt-Gesellschaft« mit jährlich 250 000 Krone auf die Dauer von 4 Jahren. Für die deutsch-dänische Verkehrsbeziehungen war es von Wert, daß die Gesellscha

23 den Luftdienst Hamburg–Kopenhagen allein durch-
rte und in den folgenden Jahren in Betriebsgemein-
aft mit dem Deutschen Aero Lloyd, zuletzt mit der
utschen Lufthansa, den Flugdienst auf den Linien von
penhagen nach Berlin, Hamburg und Köln zu einem
sentlichen Teile übernahm. Die Stadt Kopenhagen gibt
Gesellschaft einen Zuschuß zur Staatsbeihilfe.
An Luftpostzuschlägen erheben

	für Postkarten nach Deutschland	für Briefe bis 20 g nach Deutschland
Dänemark	15 Öre	15 Öre
Schweden	15 »	25 »
Norwegen	10 »	20 »

Zur Vervollständigung des vorstehenden Rundblickes
noch nachzutragen, daß auch Portugal um die Hebung
ner Luftfahrt bemüht ist und daß also alle europäischen
aaten entweder schon Anschluß an die Verkehrsluftfahrt
unden haben oder doch im Begriff stehen, ihn zu voll-
hen.

b) Andere Erdteile.

Unter den außereuropäischen Ländern, die nicht schon
onders erwähnt sind, müssen als Luftverkehr treibende
aaten bezeichnet werden

in Asien: Persien, Siam, Japan,
in Südamerika: Brasilien, Bolivien,
Argentinien, Kolumbien,
in Mittelamerika: Guatemala.

Persien hat mit der deutschen Firma Junkers ein
kommen getroffen, wonach ihr auf 5 Jahre das Recht
Errichtung und zum Betrieb der Luftpostlinien Tehe-
–Enseli (Pehlewi), Teheran–Buschir und Teheran–
araton zusteht.

Siam besitzt 2 vom Königlichen Flugdienst betriebene
ftpostlinien Korat–Nong–Kai und Korat–Udorn mit
chentlichem Betrieb in jeder Richtung. Gegenüber der
öhnlichen Beförderung gewährt der Flugdienst eine
iterspannis von 2 bis 3 Wochen. Im Betriebsjahre
24/1925 wurden 50 000 kg Post mit den Flugzeugen
örder.

Japan hat zur Entwicklung seines Luftverkehrsnetzes
Programm entworfen, dessen Durchführung 20 Jahre
Anspruch nimmt. Für das Rechnungsjahr 1926/1927
d 371 000 Yen (100 000 mehr als im Vorjahre) an
ihilfen für die Verkehrsluftfahrt vorgesehen. Eröffnet
d bisher die Luftpostlinien 1. Tokio–Osaka, 2. Tokio–
ndai, 3. Osaka–Fukuoka, 4. Osaka–Shikoku–Oita, die
1 3 verschiedenen Gesellschaften beflogen werden.

In Brasilien haben französische Geldgeber ein
ftverkehrsunternehmen gegründet, ohne daß es bisher
einem regelmäßigen Verkehr gekommen ist.

Argentinien besitzt seit 1925 die von der deutschen
ma Junkers eingerichteten Luftpostlinien Cordoba–Villa
lores und Cordoba–Rio Cuarto. Zum Betrieb dieser
ien hat sich eine argentinische Verkehrsgesellschaft ge-
et, die von der Provinzialregierung von Cordoba
erstützt wird und die Eröffnung weiterer Luftpostver-
dungen von Cordoba aus plant. Die Firma Junkers
erhält seit 1926 einen Luftpostdienst zwischen Buenos
es und Montevideo, bei dem sie von der argentinischen
gierung unterstützt wird und dafür wöchentlich dreimal
00 kg Post befördern muß.

In Bolivien besteht seit 1925 ein deutsches, von
bolivianischen Regierung unterstütztes Luftverkehrs-
rnehmen, das die Luftpostlinie Cochabamba–Santa
z mit Junkers-Flugzeugen betreibt und einen Seeflug-
ist zwischen Trinidad und Riberalta einrichten will.

Gut entwickelt hat sich der Luftpostdienst in Kolum-
bien, den die Sociedad Colombo-Alemana de Trans-
portes Aereos (»Scadta«) schon im Jahre 1921 einge-
richtet hat. Das Unternehmen verwendet deutsche Flug-
zeuge (Junkers- und Dornier-Maschinen) und betreibt
folgende Linien:

1. Barranquilla – Girardot – Neiva, 1 157 km, den Magdalenenstrom entlang (von Girardot nach Bogotà Eisenbahnanschluß),
2. Puerto Wilthen–Buçamaranga,
3. Barranquilla–Cartagena,
4. Barranquilla–Santa Marta

} kürzere Küstenflüge.

Geldliche Unterstützung oder eine Vergütung von der
kolumbianischen Regierung oder Postverwaltung empfängt
die »Scadta« nicht. Sie hat aber das Recht, eigene Luft-
postmarken herauszugeben und neben der Staatspost einen
eigenen Postdienst zu betreiben, der nicht nur die Luft-
beförderung, sondern auch die Annahme, die Land-
beförderung und die Zustellung der Luftpostsendungen
umfaßt. Die Gesellschaft besitzt Luftpostämter in
Barranquilla und Bogotà, ferner 27 Agenturen in
anderen Orten Kolumbiens. Im Auslande — für
Deutschland in Berlin, Hamburg und Bremen — bestehen
Zweigniederlassungen zur Auskunftserteilung und zum
Vertriebe der »Scadta«-marken. Die deutschen Leitpost-
anstalten führen die Luftpostsendungen nach Kolumbien
der Gesellschaft durch Vermittlung des Postamts in
Barranquilla in besonderen Bunden oder Beuteln zu.
Die Beförderung Hamburg–Bogotà oder Köln–Bogotà
dauert bei Luftpostbenutzung etwa 25 Tage, wobei die
deutschen Versender 8 bis 10 Tage Zeit gewinnen. Die
»Scadta« befördert gewöhnliche und eingeschriebene Brief-
sendungen, Postanweisungen, Pakete und Wertsendungen.
Die günstige Verkehrsentwicklung ergibt sich aus folgender
Statistik:

	1921	1923	1925	1926
Zurückgelegte Flugkilometer	86 350	296 722	292 000	475 782
Beförderte Luftpost in Kilogramm..	1 351	8 287	11 500	28 060

Besonders beachtenswert ist der Aufschwung im Jahre
1926. Die Gesellschaft arbeitet unter günstigen Verhält-
nissen, weil die Erdbeförderungsmittel des Landes noch
ganz unentwickelt sind und die Schiffahrt auf dem Magda-
lenenstrom, namentlich bei niedrigem Wasserstand, sehr
schwierig und zeitraubend ist. Der Flugdienst erfreut
sich daher regen Zuspruchs und wirft — ein im Luftver-
kehrswesen bisher einzig dastehender Fall — einen nam-
haften Gewinn ab.

Die Regierung von Guatemala hat mit dem
Condor-Syndikat, einem der »Scadta« nahestehenden
Unternehmen, auf 20 Jahre einen Vertrag geschlossen, der
ungefähr den Vereinbarungen zwischen der kolumbiani-
schen Regierung und der »Scadta« entspricht. In Aus-
sicht genommen ist dabei, daß das Syndikat einen Luft-
postdienst zwischen der Landenge von Panama und der
Stadt Havana oder einem Hafen der Vereinigten Staaten
von Amerika einrichtet und in diesen Dienst die Republik
Guatemala einbezieht.

Ausblick.

Der für die Menschheit ungeheuer wichtige Gedanke
des Luftverkehrs und seiner Verwertung für den Postaus

tausch konnte in den ersten Jahren nach dem Weltkriege nur schwer Raum gewinnen. Die Aufmerksamkeit, mit der die Völker ihre Arbeit auf diesem Gebiete gegenseitig verfolgten, mischte sich recht oft mit Mißtrauen. Man wird bei unbefangener Prüfung zugeben müssen, daß die letzten Jahre eine merkliche Besserung dieses Zustandes gebracht haben. Fast ohne Ausnahme entfalten die Kulturländer jetzt eine rege Tätigkeit, um ihren Anteil am Weltluftverkehr zu sichern. Sie haben auch erkannt, daß ein Ausbau der Luftpost zu gemeinsamem Nutzen nur durch zwischenstaatliche Zusammenarbeit zu erreichen ist. Noch ist alles im Werden und nirgends etwas Vollendetes, soweit man im Verkehrsdienst überhaupt von Vollendung sprechen kann; aber die Entwicklung in d letzten Jahren läßt die Hoffnung aufkommen, daß d Weg auch künftig aufwärts führen werde. Deutschlan dessen bisherige Arbeitsergebnisse in der Verkehrslu fahrt und nicht zuletzt auf dem Gebiete des Luftpostwese keinen Vergleich mit den Erfolgen anderer Staaten scheuen brauchen, wird trotz aller Schwierigkeiten, die ih wirtschaftlich und politisch noch immer bereitet werden, au weiterhin in gewohnter Weise an der Schaffung ein großen völkerverbindenden Schnellverkehrs durch die Lu mitarbeiten, denn es weiß, daß hier eine hohe Kultu aufgabe zu erfüllen ist, der sich kein Staat und innerha des Staates keine Verkehrsverwaltung entziehen kann.

Postscheckverkehr der europäischen Länder im Jahre 1926.

Von Postinspektor Gebauer, Berlin.

Die Anzahl der Länder mit Postscheckverkehr ist gegenüber dem Vorjahr (zu vgl. Heft 9 des Archivs von 1926, S. 221) unverändert geblieben; doch haben sich für das Jahr 1926 die Angaben durch Mitteilungen über den Postscheckverkehr im Saargebiet und in Belgien erweitern lassen. Über den Postscheckverkehr des Saargebiets liegen jetzt auch Mitteilungen für das Jahr 1925 vor. Leider fehlen darin genaue Angaben über den bargeldlosen Umsatz und jegliche Angaben über das Postscheckguthaben. Auch über den französischen Postscheckverkehr fehlen einzelne Angaben, und zwar über die Zahl der Konten und das Guthaben im Jahre 1926, so daß sich die aufschlußreichen Beziehungen zwischen Kontenzahl sowie Zahl und Betrag der Buchungen, des bargeldlosen Umsatzes und des Postscheckguthabens für Frankreich nicht haben errechnen lassen.

Die Zahl der Postscheckkonten ist in allen Ländern gestiegen; am wenigsten in Danzig (17 Konten), am meisten im Reichspostgebiet (36 373 Konten). A die Zahl der Einwohner bezogen hat jedoch wiederu Österreich die größte und Italien, wie im Vorjahre, d geringste Dichte an Konten. In Österreich kommt je schon auf 36 Einwohner ein Postscheckkonto, in Itali erst auf 3 457. Näheres über die Zahl der Postscheckk ten, über den Zuwachs gegenüber dem Vorjahre und d Menge der Konten im Verhältnis zur Einwohnerzahl zei die Tafel 1. Die darin angegebenen Bevölkerungszah len sind der letzten (68.) Ausgabe von Otto Hübne geographisch-statistischen Tabellen entnommen und gege über dem Vorjahre unverändert.

Die Gesamtzahl der Buchungen ist n in Italien zurückgegangen (um etwa 1/5). In allen üb gen Ländern ist sie gestiegen, der Zahl nach am meisten Deutschland, um über 58 Millionen Stück, das sind me als 10 v H. Der Vomhundertsatz der Steigerung ist a größten in Schweden mit etwa 130 v H.

Postscheckkonten.

Tafel

Gebiet	Zahl der Konten		Zuwachs an Konten 1926	Bevölkerungszahl	1 Postscheckkonto kam auf Einwohner		Auf 1000 Einwohner kamen Postscheckkonte	
	1925	1926			1925	1926	1925	1926
Reichspostgebiet	856 979	893 352	36 373	62 475 000	73	70	13,72	14,30
Saargebiet	4 067	4 299	232	750 000	184	174	5,42	5,73
Danzig	2 121	2 138	17	386 000	182	181	5,49	5,54
Belgien	—	178 188	—	7 666 000	—	43	—	23,24
Dänemark	8 797	11 212	2 415	3 386 000	385	302	2,60	3,31
Frankreich	258 535	—	—	39 210 000	152	—	6,59	—
Italien	9 197	11 186	1 989	38 671 000	4 205	3 457	0,24	0,29
Jugoslawien	12 459	13 627	1 168	12 017 000	965	882	1,04	1,13
Lettland	1 671	2 106	435	1 945 000	1 164	924	0,85	1,08
Luxemburg	3 480	3 799	319	261 000	75	69	13,33	14,60
Niederlande	113 224	120 037	6 813	7 212 000	64	60	15,69	16,64
Österreich	178 380	181 271	2 891	6 536 000	37	36	27,29	27,73
Schweden	5 010	13 685	8 675	6 006 000	1 199	439	0,83	2,28
Schweiz	59 077	63 325	4 248	3 902 000	66	62	15,14	16,23
Tschechoslowakei	87 482	91 929	4 447	13 613 000	156	148	6,43	6,75
Ungarn	53 771	54 869	1 098	8 119 000	151	148	6,62	6,76

Gebiet	Gesamtzahl der Buchungen			Anzahl der Buchungen auf 1 Konto			Gesamtumsatz			Umsatz auf 1 Konto		
	1925	1926	Zunahme (+) Abnahme (—) gegenüber 1925	1925	1926	Zunahme (+) Abnahme (—) gegenüber 1925	1925 Millionen	1926 Millionen	Zunahme (+) Abnahme (—) gegenüber 1925 Millionen	1925	1926	Zunahme (+) Abnahme (—) gegenüber 1925
Reichspostgebiet	525 513 000	583 916 000	+58 403 000	628	667	+ 39	110 834 ℛℳ	114 809 ℛℳ	+ 3 975 ℛℳ	132 564 ℛℳ	131 250 ℛℳ	— 1 314 ℛℳ
Saargebiet	1 644 000	1 949 000	+ 305 000	404	453	+ 49	2 475 Fr.	3 295 Fr.	+ 820 Fr.	608 557 Fr.	766 457 Fr.	+ 157 900 Fr.
Danzig	1 070 000	1 267 000	+ 197 000	504	593	+ 89	369 Gld.	402 Gld.	+ 33 Gld.	173 974 Gld.	188 026 Gld.	+ 14 052 Gld.
Belgien	—	40 287 000	—	—	226	—	—	175 617 Fr.		—	985 571 Fr.	—
Dänemark	7 795 000	8 754 000	+ 959 000	886	781	— 105	2 964 Kr.	2 984 Kr.	+ 20 Kr.	336 933 Kr.	266 143 Kr.	— 70 790 Kr.
Frankreich	59 806 000	68 532 000	+ 8 726 000	231	—	—	179 606 Fr.	312 278 Fr.	+ 132 672 Fr.	694 706 Fr.	—	—
Italien	2 313 000	2 008 000	— 305 000	251	179	— 72	2 217 ℒ.	2 743 ℒ	+ 526 ℒ.	241 056 ℒ.	245 217 ℒ.	+ 4 161 ℒ.
Jugoslawien	6 585 000	7 791 000	+ 1 206 000	528	572	+ 44	36 978 Din.	40 575 Din.	+ 3 597 Din.	2 967 974 Din.	2 977 545 Din.	+ 9 571 Din.
Lettland	232 000	353 000	+ 121 000	139	168	+ 29	200 Lats	273 Lats	+ 73 Lats	119 688 Lats	129 630 Lats	+ 9 942 Lats
Luxemburg	782 000	876 000	+ 94 000	225	231	+ 6	1 787 Fr.	2 258 Fr.	+ 471 Fr.	513 505 Fr.	594 367 Fr.	+ 80 862 Fr.
Niederlande	18 072 000	23 411 000	+ 5 339 000	160	195	+ 35	8 189 Gld.	10 376 Gld.	+ 2 187 Gld.	72 325 Gld.	86 440 Gld.	+ 14 115 Gld.
Österreich	54 464 000	64 989 000	+10 525 000	305	359	+ 54	15 763 Sch.	17 409 Sch.	+ 1 646 Sch.	88 367 Sch.	96 039 Sch.	+ 7 672 Sch.
Schweden	2 800 000	6 435 000	+ 3 635 000	559	470	— 89	667 Kr.	1 480 Kr.	+ 813 Kr.	133 133 Kr.	108 148 Kr.	— 24 985 Kr.
Schweiz	34 837 000	37 386 000	+ 2 549 000	590	590	± 0	21 308 Fr.	21 496 Fr.	+ 188 Fr.	360 681 Fr.	339 455 Fr.	— 21 226 Fr.
Tschechoslowakei	81 961 000	88 458 000	+ 6 497 000	937	962	+ 25	170 897 Kr.	182 043 Kr.	+ 11 146 Kr.	1 953 510 Kr.	1 980 257 Kr.	+ 26 747 Kr.
Ungarn	14 465 000	17 966 000	+ 3 501 000	269	327	+ 58	129 697 000 Kr.	155 333 000 Kr.	+25 636 000 Kr.	2 412 000 000 Kr.	2 830 979 000 Kr.	+418 979 000 Kr.
							= 10 376 ℙ.	= 12 427 ℙ.	= + 2 051 ℙ.	= 192 960 ℙ.	= 226 478 ℙ.	= + 33 518 ℙ.

Bargeldloser Umsatz und Postscheckguthaben.

Tafel 3.

Gebiet	Vom Umsatz wurden bargeldlos beglichen					Das Durchschnittsguthaben betrug				
				vom Hundert		auf allen Postscheckkonten			auf einem Konto		
	1925 Millionen	1926 Millionen	Zunahme (+) Abnahme (—) gegenüber 1925 Millionen	1925	1926	1925 Millionen	1926 Millionen	Zunahme (+) Abnahme (—) gegenüber 1925 Millionen	1925	1926	Zunahme (+) Abnahme (—) gegenüber 1925
Reichspostgebiet	89 354 ℛℳ	93 124 ℛℳ	+ 3 770 ℛℳ	80,6	81,1	571,8 ℛℳ	571,6 ℛℳ	— 0,2 ℛℳ	684 ℛℳ	653 ℛℳ	— 31 ℛℳ
Saargebiet	—	2 326 Fr.	—	—	70,6	—	14,9 Fr.	—	—	3 466 Fr.	—
Danzig	277 Gld.	317 Gld.	+ 40 Gld.	75,0	78,8	1,6 Gld.	2,0 Gld.	+ 0,4 Gld.	754 Gld.	935 Gld.	+ 181 Gld.
Belgien	—	149 770 Fr.	—	—	85,3	—	1 113,5 Fr.	—	—	6 249 Fr.	—
Dänemark	1 767 Kr.	1 817 Kr.	+ 50 Kr.	59,6	60,9	11,25 Kr.	12,2 Kr.	+ 0,95 Kr.	1 278 Kr.	1 088 Kr.	— 190 Kr.
Frankreich	131 127 Fr.	2 532 Fr.	+ 122 169 Fr.	73,0	81,1	832,0 Fr.	—	—	3 218 Fr.	—	—
Italien	251 ℒ.	310 ℒ	+ 59 ℒ.	11,3	11,3	51,0 ℒ.	60,5 ℒ.	+ 9,5 ℒ.	5 545 ℒ.	5 409 ℒ.	— 136 ℒ.
Jugoslawien	15 676 Din.	17 908 Din.	+ 2 232 Din.	42,3	44,1	348,0 Din.	296,0 Din.	— 52,0 Din.	27 931 Din.	21 722 Din.	— 6 209 Din.
Lettland	—	128 Lats	—	-	47,0	—	1,8 Lats	—	—	875 Lats	—
Luxemburg	1 002 Fr.	1 176 Fr.	+ 174 Fr.	56,1	52,1	35,0 Fr.	34,7 Fr.	— 0,3 Fr.	10 057 Fr.	9 134 Fr.	- 923 Fr
Niederlande	6 826 Gld.	7 948 Gld.	+ 1 122 Gld.	83,3	76,6	338,0 Gld.	150,7 Gld	— 187,3 Gld.	2 985 Gld.	1 255 Gld	— 1 730 Gld.
Österreich	6 633 Sch.	7 879 Sch.	+ 1 246 Sch.	42,0	45,3	150,0 Sch.	169,1 Sch.	+ 19,1 Sch.	840 Sch.	933 Sch.	+ 93 Sch.
Schweden	250 Kr.	577 Kr.	+ 327 Kr.	37,4	39,0	11,5 Kr.	16,0 Kr.	+ 4,5 Kr.	2 295 Kr.	1 169 Kr.	— 1 126 Kr.
Schweiz	15 129 Fr	15 260 Fr.	+ 131 Fr	71,0	71,1	161,0 Fr.	142,3 Fr.	— 18,7 Fr.	2 725 Fr.	2 247 Fr.	— 478 Fr.
Tschechoslowakei	106 370 Kr.	115 492 Kr.	+ 9 122 Kr.	62,2	63,4	1 883,0 Kr.	1 855,5 Kr.	— 27,5 Kr.	21 524 Kr.	20 184 Kr.	- 1 340 Kr.
Ungarn	84 524 000 Kr.	101 257 000 Kr.	+16 733 000 Kr.	65,1	65,2	1 301 750,0 Kr.	1 683 937,0 Kr.	+ 379 187,0 Kr.	24 200 000 Kr.	30 690 000 Kr.	+6 490 000 Kr.
	= 6 762 ℙ.	= 8 101 ℙ.	= + 1 339 ℙ.			= 104,4 ℙ.	= 134,7 ℙ.	= + 30,3 ℙ.	= 1 936 ℙ.	= 2 455 ℙ.	= + 519 ℙ.

Die Zahl der Buchungen auf einem Konto im Jahre ist am höchsten in der Tschechoslowakei mit 962 und am niedrigsten in Lettland mit 168 Buchungen. Sie ist gestiegen in zehn Ländern, darunter auch Deutschland, und gesunken in drei Ländern (Dänemark, Italien und Schweden). In der Schweiz ist sie mit 590 gegenüber dem Vorjahre unverändert.

Der Gesamtumsatz hat dem Betrage nach in allen Ländern zugenommen. Dagegen zeigt der Jahresdurchschnitt des Umsatzes auf einem Konto in Deutschland, Dänemark, Schweden und der Schweiz einen Rückgang, und zwar in Deutschland um etwa 1 v H, in Dänemark um mehr als 20 v H, in Schweden um fast 20 v H und in der Schweiz um rund 6 v H.

Die Einzelheiten über Zahl und Betrag der Buchungen in den verschiedenen Ländern ist aus der Tafel 2 ersichtlich. Beim Vergleichen der Betragsangaben des Saargebiets, Belgiens, Frankreichs, Italiens, Jugoslawiens, Luxemburgs, der Tschechoslowakei und Ungarns mit den Betragsangaben der anderen Länder ist jedoch zu berücksichtigen, daß die Währungen jener Länder stark entwertet sind. — Bei Belgien ist noch die alte Frankenwährung angegeben. — Eine besonders schlechte Vergleichsmöglichkeit bieten die Angaben in ungarischen Kronen. Zur besseren Übersicht sind daher diese Betragsangaben nachrichtlich noch in Pengö umgerechnet vermerkt. Die Pengöwährung ist in Ungarn zwar erst Ende 1926 eingeführt worden, doch läßt sich die Umrechnung durchaus rechtfertigen, weil 1 Pengö genau 12 500 früheren ungarischen Kronen entspricht. Dieses Verhältnis konnte bei der Umrechnung für das ganze rückliegende Jahr angewendet werden, da die Kronenwährung seit Jahren zwar stark entwertet, in den Jahren 1925 und 1926 aber völlig stabil war. Bei den belgischen Betragszahlen läßt sich eine gleichartige Umrechnung aus der Frankenwährung in Belga nicht vornehmen, denn der belgische Frankenkurs unterlag erheblichen Schwankungen.

Über den bargeldlosen Umsatz und das Postscheckguthaben gibt Tafel 3 Auskunft. Entsprechend dem Gesamtumsatz ist auch der bargeldlose Umsatz überall gestiegen, nicht aber der Anteil des bargeldlosen Umsatzes am Gesamtumsatz. Zwar ist auch dieser Anteil in den meisten Ländern gewachsen, in Luxemburg und in den Niederlanden ist er aber etwas gesunken. Den größten Vomhundertsatz hat Belgien mit 85,3 v H, dann folgen Deutschland und Frankreich mit gleichmäßig 81,1 v H. Den geringsten Anteil hat Italien mit 11,3 v H, unverändert wie im vorigen Jahre.

Das Gesamtguthaben der Postscheckkunden im Jahresdurchschnitt ist in sechs Ländern (Danzig, Dänemark, Italien, Österreich, Schweden und Ungarn) gestiegen und in ebenfalls sechs Ländern (Deutschland, Jugoslawien, Luxemburg, den Niederlanden, der Schweiz und der Tschechoslowakei) geringer geworden, und zwar beträgt die verhältnismäßig größte Steigerung annähernd 40 v H. Sie ist in Schweden eingetreten und auf die starke Zunahme der Konten zurückzuführen, die über 170 v H beträgt. Der größte Guthabenabfall ist in den Niederlanden zu verzeichnen; er beträgt dort mehr als 55 v H. Wie bereits im vergangenen Jahre bei Betrachtung des damals außergewöhnlich hohen holländischen Guthabens erwähnt, ist der auffällige Unterschied darauf zurückzuführen, daß im Februar 1926 die Staatskasse hohe Beträge von ihren Postscheckguthaben abgehoben hat, anscheinend weil die niederländische Postverwaltung die Postscheckgelder seit Ende 1925 nicht mehr verzinst.

Während das Gesamtguthaben 1926 immerhin in [illegible] Hälfte der Länder gestiegen ist, zeigt das jährliche Durchschnittsguthaben auf dem einzelnen Konto eine Zunahme nur in drei Ländern, in Dan[illegible] und Ungarn um gegen 25 v H, und in Österreich [illegible] rund 10 v H. In allen anderen Ländern weist das G[illegible] haben auf dem einzelnen Konto einen Rückgang auf. [illegible] geringsten ist dieser Rückgang in Italien mit r[illegible] 2,5 v H; auch in Deutschland mit rund 5 v H, in [illegible] Tschechoslowakei mit etwa 6 v H und in Luxemburg [illegible] ungefähr 9 v H bleibt er noch in mäßigen Grenzen. [illegible] gegen beträgt er in Jugoslawien schon fast 25 v H, [illegible] Schweden fast 50 v H und in den Niederlanden sogar [illegible] nähernd 60 v H. Bemerkenswert ist hierbei die Tatsa[illegible] daß an dem Rückgang des Durchschnittsguthabens auch [illegible] meisten Länder beteiligt sind, die das Postscheckguthab[illegible] verzinsen, so Dänemark, Jugoslawien, Italien, Schwed[illegible] die Schweiz und die Tschechoslowakei, während ander[illegible] seits Danzig, das das Guthaben nicht verzinst, eine [illegible] nahme des Durchschnittsguthabens auf dem einzel[illegible] Konto aufweisen kann.

Über die Reihenfolge, die die Länder nach der Zahl [illegible] Konten, der Größe des Umsatzes auf den Konten, d[illegible] Umfang des bargeldlosen Verkehrs und der Größe [illegible] Postscheckguthaben einnehmen, gibt die Vergleichende Länderübersicht (Tafel 4) Auskun[illegible] Leider zeigt diese Übersicht erhebliche Lücken, weil von e[illegible] zelnen Ländern teils für 1925, teils für 1926 keine Unt[illegible] lagen vorhanden sind (Saargebiet, Belgien, Frankre[illegible] Lettland) oder die vorhandenen Unterlagen sich zum V[illegible] gleich mit den Zahlen der andern Länder nicht eign[illegible] Wo es unbedenklich war, sind in diesen Fällen die Zah[illegible] von 1925 zugrunde gelegt worden. Das ist geschehen [illegible] Frankreich hinsichtlich der Zahl der Postscheckkonten so[illegible] in bezug auf die Menge der Postscheckkonten im Verhält[illegible] zur Zahl der Einwohner und zur Zahl der Buchungen [illegible] einem Konto. Dagegen mußte bei dem Postscheckguthab[illegible] des Jahres 1925 die Berechnung der Länderfolge unt[illegible] bleiben, weil die Unterlagen nicht einheitlich genug war[illegible] Es lagen teils Betragsangaben vom Jahresschluß, te[illegible] vom Jahresdurchschnitt, teils von den einzelnen Mona[illegible] schlüssen, teils Monatsdurchschnittszahlen vor. Für 19[illegible] ist das Jahresdurchschnittsguthaben aus den einzel[illegible] Monatsdurchschnittsguthaben errechnet, nur bei Ju[illegible] slawien, der Schweiz und der Tschechoslowakei mang[illegible] anderer Unterlagen nach den Guthaben an den Mona[illegible] enden.

Um einen Vergleich der Betragsangaben über den U[illegible] satz, den bargeldlosen Verkehr und die Postscheckguthab[illegible] der Länder zu ermöglichen, sind diese Angaben aus [illegible] fremden Währung in *RM* umgerechnet und die *RM*-[illegible] träge miteinander verglichen worden. Den Berechnung[illegible] lagen die Devisen- (Geld-) Kurse der fremden Währung[illegible] an der Berliner Börse nach Saling's Börsen-Jahrbuch [illegible] 1926/1927 zugrunde. Da verschiedene Währungen [illegible] Laufe des Jahres nicht unerheblichen Kursschwankung[illegible] unterworfen waren, war es notwendig, einen Dur[illegible] schnittskurs zu ermitteln. Zu dem Zweck ist aus d[illegible] höchsten und dem niedrigsten Kurs jeder Währung u[illegible] aus einigen an besonderen, für alle Länder gleichen Sti[illegible] tagen ausgewählten Kursen ein Mittelkurs gebildet und [illegible] nach diesem die Umrechnung vorgenommen worden. E[illegible] genauere Umrechnung war nicht möglich; für einen roh[illegible] Vergleich des Verkehrsumfangs der einzelnen Länd[illegible] dürfte das angewandte Umrechnungsverfahren auch völ[illegible] ausreichend sein.

Vergleichende Länderübersicht.

Tafel 4

Gebiete	Reihenfolge der Länder nach der																	
	Zahl der Postscheckkonten		Menge der Postscheckkonten im Verhältnis zur Zahl der Einwohner		Gesamtzahl der Buchungen		Zahl der Buchungen auf 1 Konto		Größe des Gesamtumsatzes		Größe des Umsatzes auf 1 Konto		Größe des bargeldlosen Umsatzes im Verhältnis zum Gesamtumsatz		Größe des durchschnittlichen Gesamt-Postscheckguthabens		Größe des Durchschnittsguthabens auf 1 Konto	
	1925	1926	1925	1926	1925	1926	1925	1926	1925	1926	1925	1926	1925	1926	1925	1926	1925	1926
Reichspostgebiet	1	1	4	6	1	1	3	3	1	1	7	8	2	2	—	1	—	13
Saargebiet ...	12	13	10	10	12	13	8	8	—	12	—	12	—	7	—	13	—	15
Danzig	14	15	9	11	13	14	7	4	13	15	6	5	3	4	—	14	—	11
Belgien	—	4	—	2	—	5	—	13	---	6	—	6	—	1	—	4	—	9
Dänemark	10	11	11	12	8	9	2	2	9	9	2	1	8	10	—	10	—	8
Frankreich	2	2*)	7	8*)	3	3	12	11*)	2	2	8	—	4	3	—	—	—	—
Italien	9	12	15	16	11	12	11	15	12	13	14	15	13	16	—	11	—	10
Jugoslawien ..	8	10	12	14	9	10	6	6	8	10	4	4	10	14	—	8	—	5
Lettland	15	16	13	15	15	16	15	16	14	16	12	11	—	12	—	15	—	12
Luxemburg ...	13	14	5	5	14	15	13	12	11	14	11	13	9	11	—	12	—	6
Niederlande ...	4	5	2	3	6	7	14	14	5	5	9	7	1	5	—	2	—	2
Österreich	3	3	1	1	4	4	9	9	6	7	13	14	11	13	—	6	—	14
Schweden	11	9	14	13	10	11	5	7	10	11	5	10	12	15	—	9	—	7
Schweiz	6	7	3	4	5	6	4	5	4	4	1	2	5	6	—	5	—	3
Tschechoslowakei	5	6	8	9	2	2	1	1	3	3	3	3	7	9	—	3	—	1
Ungarn.	7	8	6	7	7	8	10.	10	7	8	10	9	6	8	—	7	—	4

*) Unter Zugrundelegung der Zahl von 1925.

An den Zahlen der Tafel 4 ist nicht nur die Reihenfolge der Länder im Jahre 1926 von Wert, sondern vor lem auch die Verschiebung dieser Reihenfolge gegenüber m Vorjahre, wobei allerdings zu berücksichtigen ist, daß der Übersicht für 1926 Belgien mit seinem sehr entickelten Postscheckverkehr zum ersten Male erscheint, wodurch die Länder mit geringerem Verkehr um einen Punkt rückgedrängt erscheinen. Ein Ausgleich wird zum Teil durch herbeigeführt, daß für 1926 die Angaben über ankreich in einigen Spalten fehlen, während das Fehlen niger Angaben über das Saargebiet und Lettland die ersicht weniger oder gar nicht beeinflußt. Wenn diese r 1926 gegenüber 1925 auch keine allzu erheblichen derungen aufweist, so ist doch bemerkenswert, daß im zten Jahre Italien nach der Zahl der Postscheckkonten n der 9. auf die 12. und Jugoslawien von der 8. auf 10. Stelle zurückgegangen, Schweden dagegen von der . auf die 9. Stelle aufgerückt ist. Hinsichtlich der Menge Konten zur Einwohnerzahl ist Deutschland von der 4. f die 6., Danzig von der 9. auf die 11., Jugoslawien n der 12. auf die 14., Lettland von der 13. auf die . Stelle zurückgegangen. In der Gesamtzahl der uchungen sind keine wesentlichen Verschiebungen eingeten; dagegen ist in der Zahl der Buchungen auf ein Konto bezogen Danzig von der 7. auf die 4. Stelle aufgerückt und Italien von der 11. auf die 15. Stelle gesunken. In der Größe des Gesamtumsatzes standen 1925 Danzig und Luxemburg an 13. und 11. Stelle, während sie 1926 auf die 15. und 14. Stelle gefallen sind. Nach dem Umsatz auf einem Konto sind die Niederlande von der 9. auf die 7. Stelle gerückt und Luxemburg von der 11. auf die 13. Stelle zurückgegangen. Nach dem Anteil des bargeldlosen Umsatzes am Gesamtumsatz standen die Niederlande 1925 an der Spitze; 1926 stehen sie erst an 5. Stelle. Um mehrere Punkte sind hierin auch Dänemark, Italien, Jugoslawien, Luxemburg, Österreich, Schweden, die Tschechoslowakei und Ungarn herabgedrückt

Das Jahr 1926 hat dem Postscheckverkehr in fast allen Ländern einen kräftigen Fortschritt gebracht, was die Zahl der Konten und die Steigerung des Umsatzes nach Stückzahl und Betrag anbelangt. Leider hat die Zunahme der Postscheckguthaben im allgemeinen nicht damit Schritt gehalten. Insbesondere läßt der mit wenigen Ausnahmen fast überall eingetretene Rückgang des Durchschnittsguthabens eines Postscheckkontos erkennen, daß die Postscheckkunden bestrebt sind, das Guthaben, selbst wenn es verzinst wird, so niedrig wie möglich zu halten.

Schriftwerke.

Wetterfunk, Bildfunk, Television (Drahtloses Fernsehen). Von Dr. Gustav Eichhorn, Zürich. 82 Seiten. Kart. 3,20 *RM.* 1926. Verlag von B. G. Teubner, Leipzig.

In letzter Zeit brachte die in- und ausländische Tagespresse wieder häufiger Nachrichten von bemerkenswerten Erfolgen bei der drahtlosen Bildübertragung und vom Fernsehen. Hinsichtlich des letzten Punktes eilen die Berichte häufig den Tatsachen voraus. Daß die Technik auf dem besten Wege ist, das Fernsehen bei bewegten Bildern zu ermöglichen, ist zweifellos. Beachtlich ist ja auch der Umstand, daß es nicht mehr nötig ist, das Bild in einen durchsichtigen Film zu verwandeln, sondern daß das Karolus-Telefunken-System, für das übrigens schon der Name Karlographie geprägt ist, die Abtastung des Bildes oder Gegenstandes mit dem Lichtstrahl zuläßt. Der Stand der Dinge wird durch die vorliegende kleine Schrift trefflich

beleuchtet. Ihr Inhalt ist in dem Titel des Buches umrissen, das eine ganze Reihe von Ausführungsformen neuester Apparaturen durch erklärenden, vom wissenschaftlichen Blickwinkel ausgehenden Text verbindet.

Nach Einführung des Lesers in das Problem der Bildübertragung durch Andeutung der verschiedenen Arten der telautographischen Methode und Beschreibung der Korn-Glatzelschen Ausführung folgt die Beschreibung des »Wetterfunk«, der von Prof. Dieckmann in München ersonnenen, mit dem sogen. Dieckmannschen Zusatzgerät im Anschluß an den Rundfunk in Bayern gut arbeitenden Einrichtung zur drahtlosen Übertragung der Wetterkarte (Isobarenverlauf) einschließlich der gelungenen Versuche zur Funkbildübertragung an Bord der Westphalia (Hamburg-Amerika-Linie) auf einer ihrer letzten Reisen nach Amerika, durch die jeden Tag den Navigationsoffizieren des Schiffes die neueste Wetterkarte drahtlos übermittelt wurde. Es werden dann noch kurz die Relief- und die statistische sowie die Selenzellenmethode dem Leser verständlich gemacht und im II. Teil des Buches »Bildfunk« nach einer Einführung des Lesers in die Modulation der Wellen sehr eingehend die Einzelheiten des Systems Karolus-Telefunken besprochen, die trägheitslose Photozelle und ihre Kombination mit dem Sender, das Synchronisierungsverfahren sowie die Karoluszelle im Empfänger, die die von dem amerikanischen Forscher Kerr entdeckte Erscheinung der Doppelbrechung eines polarisierten Lichtstrahls beim Durchgang durch Nitrobenzol mit aufgedrücktem elektrischen Felde zur Steuerung verwertet; dabei wird auch die Konstruktionsaufgabe verdeutlicht, die sich für die schnelle elektrische Auswertung der Helligkeitswerte des zu sendenden Bildes, also der Verteilung von Hell und Dunkel, und aus der notwendigen Steigerung der Geschwindigkeiten ergibt. Die mit dem System erreichbare Abtast- und Sendegeschwindigkeit mit der Wiedergabe des einzelnen Bildpunktes in $^1/_{100\,000}$ Sekunde bringt uns der Lösung des Problems des Fernsehens, was im letzten Abschnitt überzeugend auseinandergesetzt wird, näher; hierfür werden voraussichtlich die noch nicht genügend erforschten kurzen Wellen von Bedeutung werden. Die Schwierigkeiten, die der Erfüllung des Strebens nach der praktischen Ausführbarkeit entgegenstehen, und die Möglichkeiten ihrer Beseitigung werden eingehend erörtert. Schließlich wird noch das schon öffentlich vorgeführte Dieckmannsche Verfahren, einfache Profile, Schattenbilder u. dgl. mittels des u zwei zueinander senkrechte Achsen schwingenden Ozill graphenspiegels ohne Synchronisierung in der Ferne sich bar zu machen, wiedergegeben, wobei eine hochfrequen Trägerwelle, durch drei Frequenzen moduliert, Verwe dung findet und das Bild auf der Empfangsseite dur Kathodenstrahlen auf einem fluoreszierenden Schirm he vorgebracht wird.

Das Buch verschafft dem Leser in Zusammenfassun der durch Wissenschaft und Technik gezeitigten Erfol einen guten Überblick über den gegenwärtigen Stand d Fortschritte auf einem für jeden Gebildeten interessant Gebiete und wird sicher Anklang finden; die mustergilti Ausstattung und die große Zahl der guten Abbildung der Apparate und Übertragungsproben werden dazu b tragen.

Stengleins Kommentar zu den stra rechtlichen Nebengesetzen des Deu schen Reiches. 5. Auflage, völlig neubearbeit von Oberreichsanwalt a. D. Prof. Dr. Eber mayer, Reichsgerichtsrat a. D. Conrad Reichsanwalt Dr. Feisenberger und Obe staatsanwalt bei der Reichsanwaltschaft D Schneidewin. Erste Lieferung des II. Bande broschiert 9,50 *RM*. 208 Seiten. Verlag v Otto Liebmann, Berlin W 57.

Der Stengleinsche Kommentar zu den strafrechtliche Nebengesetzen ist in unserem Archiv bereits zweimal ei gehend besprochen worden (1926 S. 302, 1927 S. 140 Die bisher besprochenen Teile des großen Sammelwerk enthielten in erster Linie das Sonderrecht der Deutsch Reichspost. Die soeben erschienene erste Lieferung d II. Bandes bringt einen Teil der Gesetze über das Gel und Bankwesen. Der Geschäftsbereich der Reichspost wi durch dieses Gesetz nicht unmittelbar berührt. Immerh bietet der Inhalt dieses Teiles für die Wirtschaftsabte lungen der Reichspost reiche Anregung, zumal er die d Geld- und Bankwesen regelnden Gesetze übersichtlich z sammenstellt und in klarer, mustergültiger Weise erläute Auch dieser von Reichsanwalt Dr. Feisenberger bearbeite Teil verdient wie der bisher besprochene von dem Obe staatsanwalt Schneidewin bearbeitete Teil vollste Bea tung in Kreisen unserer Verwaltung.

Ministerialrat Dr. Neugebauer.

Gerichtliche Entscheidung.

Aus sonstigen Rechtsgebieten.

Zur Haftung der Deutschen Reichspost für Unfälle infolge Reißens einer Fernsprechleitung (§ 831 BGB.).

Landgericht Oppeln vom 19. Mai 1927 — 2 O 192. 27.

Auf der Bergwerkstrecke in Bobrek riß der Draht einer Fernsprechlinie der Reichspost und fiel auf den Bürgersteig. Die Maschinistenfrau W. stürzte über den Draht und erlitt einen Armbruch. Ihre Klage gegen die Deutsche Reichspost auf Ersatz des Schadens wurde abgewiesen.

Aus den Gründen:

»Die Deutsche Reichspost hat die Leitung nach den Vorschriften der Telegraphenbauordnung errichtet, unterhalten und überwacht. Das verwendete Material war vorschriftsmäßig und ohne äußerlich erkennbare Mängel. Die Anlage ist von dem zuständigen Beamten der Reichspost einige Z vor dem Unfalle nachgeprüft worden. Auch die Errichtu und Instandhaltung ist durch die zuständigen Baubeamten e folgt. Diese Beamten müssen, wie bei jedem Staatsbetrieb ihre hinreichenden technischen Kenntnisse nachweisen. Hat d Reichspost aber Beamte, die die erforderliche Vorbildu haben und die Telegraphenbauordnung beobachten, mit d Errichtung, Instandhaltung und Nachprüfung der Leitung b traut, so hat sie bei der Auswahl ihrer Angestellten die i Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet und ist daher na § 831 Abs. 1 Satz 2 BGB. der Klägerin selbst dann zu Schadenersatz nicht verpflichtet, wenn das Reißen des Drahte auch wirklich, wie die Klägerin behauptet, auf einen Fehl der Anlage und nicht auf Zufall zurückzuführen ist[1].«

[1]) Vgl. dazu auch das Reichsgerichtsurteil vom 14. März 192 Archiv 1927 S. 143.

Reichsdruckerei, Berlin.
5369. 27. III.

ERR

Archiv für Post und Telegraphie

Herausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Erscheint monatlich einmal. Vierteljähriger Bezugspreis 0,30 Reichsmark.
Zu beziehen durch die Post, Einzelnummern durch den Verlag: Postzeitungsamt, Berlin W.

THE LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF ILLINOIS OCT 21 1927

Nr. 9 Berlin, September 1927

Inhalt: Die Betriebswirtschaftslehre der Deutschen Reichspost, S. 229. — Die Hamburger Staatspost im 19. Jahrhundert, S. 238. — Das schwedische Telegraphen- und Fernsprechwesen im Jahre 1926, S. 244. — Die Deutsche Reichspost auf der Fischereiwirtschaftlichen Ausstellung in Kiel, S. 248. — Schriftwerke: Müller, Postrat Dr. jur. Paul, Die Beamtenausschüsse der Deutschen Reichspost, S. 251. — Gerichtliche Entscheidung: Aus dem Postrecht, S. 251.

Die Betriebswirtschaftslehre der Deutschen Reichspost.

Abt. I.*) Die Lehre vom Postbetrieb als Gegenstand einer Einführungsvorlesung an einer deutschen Handelshochschule.

Von Oberpostdirektor Dr. Hellmuth, Dozent für Verkehrsrecht und Betriebslehre der Deutschen Reichspost an der Handelshochschule Nürnberg, in Fürth (Bayern).

Die Betriebswirtschaftslehre der Deutschen Reichspost (BL der DRP) bildet wohl den jüngsten Zweig der ...lbst noch jungen allgemeinen wirtschaftlichen BL, wenig... ens was die systematische Bearbeitung dieses neuen ...weiges anbelangt. Meines Wissens hat es die Handels... ochschule Nürnberg als erste Hochschule für Wirtschafts... nd Sozialwissenschaften unternommen, einen eigenen ...ehrauftrag für dieses Sondergebiet der BL zu erteilen. ...as geschah im Sommersemester 1926.

Die Frage, ob sich eine betriebswissenschaftliche Be... andlung der öffentlichen Postverkehrsanstalt lohnt und ...it der bisher gewonnenen Methode der allgemeinen BL ...rchgeführt werden kann, ist unbedingt zu bejahen. Eine ...dere Frage ist es natürlich, ob ein solches Unterfangen, ...s immerhin vorerst nur einen Versuch darstellen kann, ...on beim ersten Anpacken des ebenso schwierigen wie ...genartigen Problems zu dem unerläßlichen Ziele hin... hren wird, alle Sondererscheinungen des Postbetriebs ...triebswissenschaftlich einwandfrei zu erfassen und ...mentlich die richtige Grenze gegenüber der älteren ...chwester der BL, der Volkswirtschaftslehre, stets zu ...den. Immerhin wird ein solcher Versuch wenigstens ...f eine grundsätzliche Billigung der Vertreter der allge... einen BL rechnen können, da in ihm gegenüber dem ...sherigen Zustande doch die Möglichkeit einer Verbesse... ng und einer zeitlich bestimmbaren einwandfreien Unter... dnung unter die allgemeine betriebswissenschaftliche ...ystematik enthalten ist.

Die große volkswirtschaftliche Aufgabe der Deutschen ...eichspost als Vermittlerin und Dienerin der allgemeinen ...irtschaft, namentlich des Güterumlaufs, der Güterver... lung und des Nachrichtenaustausches, die in Millionen ...n Kanälen sich bewegenden Beziehungen der Völker und ...enschen zu pflegen, zu beleben und zu vertiefen und so be... chtend auf alle Verhältnisse der Menschheit zu wirken, ...zeugt die Notwendigkeit einer entsprechenden betrieblichen ...staltung der Deutschen Reichspost in allen ihren Ein... richtungen. Die damit verbundene Pflicht zur wirtschaft... lichen Betriebsführung wurde überdies gegenüber dem bisher vorwiegenden gemeinnützigen Zweck dieses Staatsverwaltungszweigs durch das Reichspostfinanzgesetz (RPfG) vom 18. März 1924 (RGBl I S. 287) merk... lich in den Vordergrund gerückt. Danach bildet künftig der Reichspostbetrieb ein selbständiges Unternehmen des Reichs, das unter der Bezeichnung »Deutsche Reichspost« vom Reichspostminister unter Mitwirkung eines Ver... waltungsrats nach Maßgabe des RPfG zu ver... walten ist. Das Vermögen des Reichs, das dem Reichspostbetrieb gewidmet und in ihm erworben ist, wird samt allen öffentlichen und privaten Rechten und Verbindlichkeiten der Postverwaltung als Sonderver... mögen der Deutschen Reichspost von dem übrigen Ver... mögen des Reichs getrennt gehalten. Für die Verpflichtun... gen der Deutschen Reichspost haftet nur dieses Sonder... vermögen. Die Ausgaben der Deutschen Reichspost sowie die Verzinsung und Tilgung ihrer Schulden sind durch die Einnahmen zu decken. Zuschüsse aus der allgemeinen Reichskasse werden nicht geleistet. Ferner gibt das Gesetz Richtlinien für die Aufnahme von Krediten sowie für die Rechnungsführung und Rechnungsprüfung (§§ 1, 7, 9, 10 und 11 RPfG). Mit dem Inkraft... treten dieses Gesetzes, d. i. am 1. April 1924, löste sich so... mit die Deutsche Reichspost von der allgemeinen Reichs... finanzwirtschaft und ihrer parlamentarischen Beein... flussung los und ging unter der Leitung des Reichspost... ministers und des ihm beigegebenen Verwaltungsrats zur kaufmännisch-wirtschaftlichen Betriebsführung über.

Im übrigen gewährt die Deutsche Reichspost als ein be... trieblicher Riesenorganismus der betriebswissenschaft... lichen Forschung ein ungemein reiches Anschauungs... material und Probleme von übergroßer Fülle. Der Betrieb der Deutschen Reichspost, noch mehr der Welt... postbetrieb, tritt uns in allen Tätigkeitszweigen als Massenerscheinung entgegen. Der praktischen Nutz... anwendung einer wissenschaftlichen Betriebsführung winkt hier eine selten dankbare Aufgabe. Die Betriebs...

*) Als Abt. II ist die »Lehre vom Telegraphen-, Fernsprech- ...d Funkbetrieb« gedacht.

wissenschaft erzielt gerade da ihre größten Erfolge, wo Massenarbeit geleistet wird. Jede Vereinfachung, Beschleunigung und Verbilligung des Arbeitsgangs, mag sie an sich noch so geringfügig und nebensächlich erscheinen, erzeugt bei den stetigen zahllosen Wiederholungen einen greifbaren Gewinn an Zeit, Kraft, Stoff und Geld, der in seiner Gesamtheit, die aus den betrieblichen Einzelerfolgen genommen wird, zu einer beträchtlichen Höhe anwachsen kann. Angesichts der Bedeutung einer wirtschaftlichen Betriebsführung nach den Grundsätzen der angewandten Betriebswissenschaft hat die Deutsche Reichspost vor einiger Zeit an verschiedenen Stellen sog. Postversuchsstellen eingerichtet, die nach besonderen Richtlinien arbeits- und betriebswissenschaftliche Untersuchungen aller Tätigkeitszweige dieses Reichsunternehmens vornehmen.

1. Teil. Die allgemeine BL der Deutschen Reichspost (Grundfragen).

I. Die allgemeine Bedeutung der Post als Mittel der Einzelwirtschaftstätigkeit.

Das wesentliche Merkmal aller Verkehrsbetriebe, denen die Post als wichtiges Glied hinzuzuzählen ist, besteht in der Beseitigung der Hemmnisse, welche die Verteilung der Menschen und der Naturdinge im Raume je nach Gestaltung der Erdoberfläche den Menschen in den Zwecken des sozialen und besonders des wirtschaftlichen Lebens bereitet. Diese Überwindung der räumlichen Entfernungen bleibt an Zeitverlauf gebunden, die Betätigung des Verkehrsbetriebs schließt daher das Streben nach erreichbarem Zeitgewinn ein.

Ihre besondere Beziehung zu den wirtschaftenden Einzelbetrieben erlangt die Post durch ihre Eigenschaft als Verkehrsförderungseinrichtung. In dieser Zweckerfüllung bildet sie für jede einzelne Unternehmung ein unerläßliches Mittel für die Anbahnung und Unterhaltung wirtschaftlicher Beziehungen zu anderen Unternehmungen. In der Bereitstellung von Dienstleistungen zur Verkehrsförderung erschöpft sich die Bedeutung der Post als Mittel der Einzelwirtschaftstätigkeit. Es erscheint unnötig, die Tätigkeit der Post versuchsweise als Produktion aufzufassen oder gar dem Gutsbegriff nahezubringen. Mit besserem Erfolg wird man die postalische Verkehrsförderung zur Wertlehre in Beziehung setzen. Als Wert im Sinne der BL kann man das Urteil über die Eignung eines Sachguts als Mittel zu wirschaftlichen Zwecken bezeichnen. Durch Verleihung der Fähigkeit, im Austausch andere Gegenstände zu beschaffen, erhält das Sachgut seinen Verkehrswert, besser Marktwert genannt. Soweit nun eine Verkehrsleistung auf irgendeine Art zur Bildung dieses Marktwertes beiträgt, fällt ein Teil dieses Wertes auch auf sie, wennschon nicht selbständig, vielmehr nur in Verbindung mit dem Objekt, dem die Dienstleistung zugute kommt. Es ist insofern nur ein abgeleiteter Wert. Immerhin kann man mit dieser Einschränkung von einer Wertung der Postverkehrsakte reden.

II. Die Rechts- und Wirtschaftsform der Deutschen Reichspost.

Bei Betrachtung des allgemeinen Verkehrsbedürfnisses finden wir eine erhebliche Verdrängung der Privat- oder Einzelwirtschaft durch die Gemeinwirtschaft, die in steigendem Maße die Lösung von Verkehrsaufgaben an sich zieht. Es handelt sich dabei um eine Auswirkung des Problems, das sich aus dem Verhältnis zwischen Sonderwirtsch[aft] und Gemeinwirtschaft entwickelt hat.

Die von dem patriarchalischen Fürstenstaat abgeleit[ete] deutsche Wohlfahrtsstaatsidee wies aus einer grundsä[tzlichen] lichen Anschauung heraus dem Staate auch eine wirtscha[ftliche] liche Betätigung für seine Angehörigen zu. Dem Sta[at] kam nach dieser Idee der naturgemäße Beruf zu, a[uf] wirtschaftlichem Gebiete zur Befriedigung berechtigter [Be]dürfnisse der seiner Gewalt unterstellten Staatsangehörig[en] von sich aus Leistungen darzubieten, vor allem soweit [die] der Einzelwirtschaft die notwendigen Voraussetzungen f[ür] den erwarteten Erfolg nicht vorlagen. Gerade die ökon[o]mische Eigenart der Verkehrsmittel bot sehr bald den A[n]laß zu einer gemeinwirtschaftlichen Betätigung der g[e]nannten Art. Vor allem die Führung des Postbetrie[bes] durch den Staat ist heute nicht auf Deutschland beschrän[kt] sondern findet sich auf der gesamten Kulturwelt als ei[ne] selbstverständliche Erscheinung vor. Wo hier früh[er] Privatunternehmungen beteiligt waren, sah sich d[er] Staat sehr bald angesichts des tatsächlichen Unvermöge[ns] der Privatwirtschaft, den auftretenden Verkehrsbedür[f]nissen allgemein zu genügen, veranlaßt, an die Stelle d[es] privatwirtschaftlichen Einzelbetriebs die eigene gemei[n]wirtschaftliche Unternehmung treten [zu] lassen. Heute steht es außer Frage, daß ein nichtstaa[t]licher Postbetrieb, der die Form der Einzelwirtschaft a[n]nehmen wollte, weder in der räumlichen Ausdehnung d[er] Verkehrseinrichtungen noch in der Bewirtschaftung d[er] einzelnen Zweige des postalischen Nachrichten- und Ve[r]sendungsverkehrs den Zwecken der Allgemeinheit in d[en] Maßen gerecht werden könnte, wie wir es durch den u[n]mittelbaren gemeinwirtschaftlichen Betrieb des Reichs [er]reicht sehen. Ein Einzelbetrieb würde vor allem die Ve[r]kehrszweige, bei denen die Einnahmen in einem erheblich[en] Mißverhältnis zu den Ausgaben stehen, nach privatwi[rt]schaftlichen Grundsätzen regeln, den Betrieb also auf d[ie] Fälle beschränken, wo der Aufwand in der Einnahme d[ie] nötige Deckung findet.

Sehen wir so den deutschen Postbetrieb in die Gemei[n]wirtschaft des Staates eingegliedert, so behält doch au[ch] die staatsrechtliche Seite des Reichspostwesens hier insofe[rn] ihre Bedeutung, als aus ihr die Rechtsform für uns[er] gemeinwirtschaftliches Unternehmen gewonnen wird. A[ls] Teil der allgemeinen Reichsverwaltung bildet die Deutsc[he] Reichspost eine öffentliche Verkehrsanstalt und damit ei[ne] Anstalt des öffentlichen Rechts. Die Post stellt hier e[ine] durch ihren besonderen Zweck gekennzeichnetes und abg[e]grenztes Stück der Staatsverwaltung dar. Die Würd[i]gung der Deutschen Reichspost in dieser Rechtsform bild[et] eine Aufgabe des öffentlichen Postrechts.

III. Die allgemeinen Organisationsfragen.

1. Der äußere Aufbau des gemeinwirtschaftlichen Postbetriebs.

Wie jede einzelwirtschaftliche Unternehmung kann au[ch] die gemeinwirtschaftliche Unternehmung der Post nur b[ei] entsprechender Gliederung schon nach außen ihre Betriebsaufgabe lösen. Die Betrachtung des Aufbaus de[r] staatlichen Posteinrichtung zeigt uns eine dreifach[e] »Gliederung der Verwaltung« der Deutsche[n] Reichspost im Sinne einer Über- und Unterordnung: a[n] der Spitze steht das Reichspostministerium als Anstalt[s]leitung, als ihm untergeordnet finden wir 45 Bezirk[s]verwaltungsbehörden (Oberpostdirektionen), darunte[r]

vieder zahlreiche Verkehrsämter als örtliche Verwaltungs-
tellen. Dieser Einteilung von oben nach unten entspricht
die Bedeutung und der Umfang der diesen einzelnen
Stellen zufallenden Betriebsaufgaben. Man spricht hier
verwaltungstechnisch von einer »Zuständigkeit« des be-
treffenden Betriebsglieds.

Bei dem engen Zusammenhang zwischen Verwaltung
und Betrieb der Deutschen Reichspost, erstere dient be-
kanntlich den Zwecken dieses Betriebs, ergibt sich wohl
ein Bedenken dagegen, auch die Betriebsgliede-
rung schon hier, nicht erst bei der besonderen BL, zu
untersuchen. Zeigt sich die Einteilung der Verwaltung des
Unternehmens nach der Senkrechten, so gliedert sich der
Postbetrieb in seinen Abwicklungsstellen in der Ebene.
Er folgt in seiner räumlichen Bewegung dem Verkehrsge-
biet, über das er sich erstreckt. Ihren Betriebszwecken nach
zerfallen die Betriebsstellen der Deutschen Reichspost in
Verkehrsämter (Postämter, Bahnpostämter, Postscheck-
ämter; auch die in einer anderen Darstellung zu behandeln-
den Telegraphen- und Fernsprechämter sind Erscheinungen
dieser Betriebsgliederung), ferner bei Einschränkung des
Betriebszwecks und Geschäftsumfangs in Postagenturen
und Posthilfstellen. In ihrer Verbundenheit durch die vor-
handenen Verkehrslinien bilden sie Bestandteile des alsbald
zu behandelnden Postverkehrsnetzes. Ein besonderes Merk-
mal der Verkehrsförderungseinrichtungen der Deutschen
Reichspost, das sie vor allen übrigen Verkehrsmitteln aus-
zeichnet, liegt in ihrem Drang nach internationaler Ord-
nung, und zwar im gleichen Schritt mit der steigenden
Entwicklung der Verkehrsbeziehungen zwischen verschie-
denen Ländern und Erdteilen. Die Vereinheitlichung der
Postbetriebe über die Grenzen eines Staates hinaus durch
das Zusammenwirken mehrerer Länder führte in ihrem
Ergebnis zu einer Betriebsorganisation ohnegleichen, zu
dem Weltpostverein, der heute die Postbetriebe aller
Kulturstaaten der Erde umfaßt. Das Schwergewicht dieser
Zentralisation liegt in der weitgehendsten Vereinheit-
lichung der Betriebsregeln, nach denen die Postanstalten
des Weltpostvereins arbeiten. Neben der Einheit und
Zentralisation des Betriebsganzen findet sich der schon
teilweise erwähnte Zwang zur Dezentralisation der eigent-
lichen Betriebsträger, hier natürlich im Rahmen der zur
Verfügung stehenden politischen, d. i. räumlichen Aus-
dehnungsmöglichkeit. Die Wahl der Standorte dieser
Betriebsstellen wird durch das Verkehrsbedürfnis, dann
aber auch durch die Pflicht des gemeinwirtschaftlichen
Betriebsleiters als Staat zur Erschließung verkehrsarmer
Landesteile und zur Herbeiführung ihrer Eignung für den
Verkehr beeinflußt.

2. Die Leitung des gemeinwirtschaftlichen Postbetriebs.

Sie wurde schon als Teil der Betriebsorganisation er-
wähnt. Wie ebenfalls bekannt, liegt sie beim Reichspost-
minister und dem ihm unterstellten Reichspostministerium
sowie beim Verwaltungsrat. Diese Organe stellen die ge-
meinsame Spitze unseres öffentlichen Unternehmens dar,
die ihnen liegt, bei jedem aber nach besonderer Zuteilung,
der Schwerpunkt der ganzen Verwaltungs- und Betriebs-
gestaltung. Hier werden alle grundlegenden Fragen der
Betriebsgestaltung, der Finanz-, Tarif- und Personal-
angelegenheiten behandelt. In dieser Betriebsspitze finden
sich alle Kräfte zu einheitlichem Handeln zusammengefaßt.
An der Leitung des Postunternehmens sind, wennschon in
geringerem Maße und auf ein bestimmtes örtliches Gebiet
beschränkt, auch die Oberpostdirektionen und die Verkehrs-
ämter beteiligt. Die Oberpostdirektionen haben die Tätig-
keit der in ihrem Bezirk gelegenen Verkehrsanstalten in
betriebstechnischer, namentlich auch wirtschaftlicher Hin-
sicht zu überwachen, für die Beobachtung der allgemeinen
Betriebsvorschriften zu sorgen und das zweckentsprechende
Ineinandergreifen der verschiedenen Betriebsteile sicher-
zustellen. Ein wichtiger Teil der Betriebsleitung kommt so
den Oberpostdirektionen zu. Den Verkehrsanstalten endlich
obliegt die Lösung der örtlich anfallenden Betriebs-
aufgaben, womit sich auch eine örtliche Leitung im Rahmen
der zugewiesenen Geschäfte und nach den von den höheren
Stellen erteilten Richtlinien verbindet.

3. Das räumliche Arbeitsgebiet; das Verkehrsnetz.

Das Arbeitsgebiet der Deutschen Reichs-
post ist uns schon geläufig; über die Grenzen
des Deutschen Reichs hinausgreifend, umfaßt es die
ganze Welt. Seine Belebung erfährt es durch
das Postverkehrsnetz. Dieses, ein organischer
Teil des wirtschaftlichen Nervensystems eines Landes,
weist Hauptstränge auf, Hauptlinien, die den politisch,
wirtschaftlich und betrieblich wichtigsten Verkehrs-
knotenpunkten entsprechend verlaufen und sie in Zu-
sammenhang bringen. Von den Hauptlinien zweigen
nach minder wichtigen Verkehrsstandorten mit minder
bedeutenden Postbetriebsstellen Nebenstränge oder Seiten-
linien ab, um die wirtschaftlich unbedeutenderen Landes-
teile für den Hauptverkehr zu erschließen. In der Größe
und Dichte der verschiedenen Verkehrslinien, in ihrer
Zusammenfassung als Verkehrsnetz eines Postgebiets dar-
gestellt, erblicken wir den Maßstab für die Bedeutung und
Ausdehnung des betrieblichen Arbeitsgebiets der Post,
gleichzeitig auch einen Fall angewandter Verkehrs-
geographie. Im Postverkehrsnetz spiegeln sich auch die
Einflüsse des allgemeinen Richtungsgesetzes sowie
des Intensitätsgesetzes des Verkehrs wieder.
Die Regel, daß der vorteilhafteste Weg für eine Verkehrs-
verbindung zwischen zwei Orten die kürzeste Linie darstellt,
wird in der Wirklichkeit vielfach aufgehoben. Aus
geographischen, politischen oder wirtschaftlichen Gründen
tritt häufig an Stelle der geometrischen Geraden die öko-
nomisch kürzeste Linie, d. i. jene, die nach dem Endergebnis
aller hereinspielenden Umstände für eine Verkehrsverbin-
dung oder, betrieblich gesprochen, für eine Betriebsglieder-
ung im Sinne einer Verzweigung und damit notwendig
gewordenen Verbindung der beteiligten Betriebsstellen
untereinander die günstigste bildet. Die Hauptwirkung
des Intensitätsgesetzes kommt hier darin zum Ausdruck,
daß das Verkehrsnetz ein Abbild der Verkehrsdichte dar-
stellt. Der Begriff Verkehr ist hier natürlich »betrieb-
lich« zu nehmen im Sinne der Beziehungen der einzelnen
Betriebsstellen der staatlichen Postunternehmung unter-
einander, nicht nach außen gegenüber den einzelwirt-
schaftlichen Postnutzern. An Stelle des Wortes Ver-
kehrsdichte kann man daher die Bezeichnung Betriebs-
dichte vorziehen. Diese Betriebsdichte steigt mit dem
Maße ihrer betrieblichen Ausnutzungsmöglichkeit und tat-
sächlichen Ausnutzung. Je nach der Betriebsmenge, die
durch die betreffende Linie und durch das aus deren Ge-
samtheit sich zusammensetzende Betriebsnetz hindurchgeht,
weist dieses Netz eine größere oder geringere Betriebsstärke
auf. Die großartigste Ausgestaltung eines Betriebs-
netzes finden wir im Weltpostbetrieb, der in planetarem
Ausmaße die Postbetriebe sämtlicher Kulturländer der
Erde mit ihren Standorten und Verbindungslinien orga-
nisch zusammenfaßt.

4. Die Finanzierung, Rechnungsführung und Rechnungskontrolle der Deutschen Reichspost.

Vor der Geltung des RPFG war die Deutsche Reichspost gleich den übrigen Reichsverwaltungen in dem Rahmen des allgemeinen Reichshaushalts eingespannt. Ihr Haushalt bedurfte genau wie jener der übrigen Verwaltungen der Verabschiedung durch den Reichsrat und den Reichstag (Art. 85 Reichsverfassung). Das änderte sich mit dem Inkrafttreten des RPFG. Mit diesem Gesetz begann in der Wirtschafts- und Finanzgebarung der Deutschen Reichspost ein neuer Abschnitt. Dieses Gesetz hatte die Aufgabe zu lösen, der Deutschen Reichspost trotz ihrer öffentlich-rechtlichen Vorzugsstellung als Staatsbehörde und Reichsbetrieb die Vorzüge der wirtschaftlichen Geschäftsführung eines Privatunternehmens zugänglich zu machen.

a. Die Finanzierung.

Mit der bereits genannten Absonderung des Reichsvermögensteils, der dem Reichspostbetrieb gewidmet und in ihm erworben ist, vom übrigen Reichsvermögen wurde im Reichspostbetriebe der Grundsatz der gesonderten Vermögensverwaltung durchgeführt. Die Deutsche Reichspost wurde mit diesem selbständig zu verwaltenden Sondervermögen auf eigene Füße gestellt. Die klare Trennung des in der Deutschen Reichspost angelegten Reichsvermögens von dem sonstigen Reichsvermögen bildete eine wichtige Vorbedingung für das Entstehen eines wirtschaftlich und betrieblich selbständigen Reichsbetriebs mit kaufmännisch-wirtschaftlichen Grundsätzen.

Die Finanzgebarung der Deutschen Reichspost als eines selbständigen Reichsunternehmens muß eine Erfolgswirtschaft anstreben, ohne bei den zu diesem Zweck erforderlichen Betriebsmaßnahmen ihre staatspolitischen, volkswirtschaftlichen, kulturellen und sozialpolitischen Aufgaben zu vernachlässigen. Nach den gesetzlichen Richtlinien des RPFG hat die Deutsche Reichspost, wie schon bekannt, ihre Ausgaben sowie die Verzinsung und Tilgung ihrer Schulden aus den Einnahmen zu decken, ohne Zuschüsse aus der allgemeinen Reichskasse zu bekommen (§ 7 Abs. 1 RPFG). Aus dieser Bindung erwächst für sie das Gebot, keine Ausgabe ohne Deckung vorzunehmen. Daneben hat die Deutsche Reichspost eine Rücklage bis zur Höhe von 100 Millionen *RM* aus einer jährlichen Rücklage von 0,8 v H der jährlichen Betriebseinnahmen, den Reinüberschüssen und eigenen Zinsen zu bilden. Nach Erreichung der 100 Millionen *RM* fließen die Überschüsse und die Zinsen der Rücklage unverkürzt in die Reichskasse. Die Rücklage dient zur Deckung von Fehlbeträgen und ist bar oder in Werten gesichert anzulegen (Gesetz zur Änderung des RPFG vom 15. Juli 1926, RGBl I S. 410, das dem § 8 RPFG die vorerwähnte Fassung gab).

Kredite soll die Deutsche Reichspost nur zur Verstärkung ihrer Betriebsanlagen aufnehmen. Dabei muß aber die Verzinsung und Tilgung aus Mitteln der Betriebseinnahmen dauernd gewährleistet erscheinen (§ 7 Abs. 1 RPFG). Fehlbeträge und Ausgaben des laufenden Betriebs dürfen durch Kreditaufnahmen nicht gedeckt werden. Die Durchführung von Kreditaufnahmen, das Eingehen von Bürgschaften und die Festsetzung der Höhe der Schuldentilgung hängen von der Beschlußfassung des Verwaltungsrats ab (§ 6 RPFG). Außerdem bleibt die Verständigung des Reichsministers der Finanzen vor der Anbahnung eines solchen Finanzgeschäfts unerläßlich; denn das Gesamtinteresse des Reichs kann eine Einschränkung des Finanzbedarfs der Deutschen Reichspost selbst dann fordern, wenn der Geldbedarf in den besonderen Bedürfnissen der Deutschen Reichspost an sich begründet erscheint.

Die Schulden der Deutschen Reichspost werden, soweit nicht eine andere gesetzliche Reglung vorliegt, nach den für die Verwaltung der allgemeinen Reichsschuld jeweils geltenden Grundsätzen durch die Reichsschuldenverwaltung verwaltet (§ 9 RPFG). Die von der Deutschen Reichspost zu übernehmende Anfangsschuld ist vom Reichspostminister und dem Reichsminister der Finanzen gemeinsam für den 1. April 1924 festzusetzen (§ 10 RPFG). Sie vermehrt sich um alle nach diesem Zeitpunkt für Zwecke des Reichspost- und Telegraphenbetriebs aufgenommenen Schulden.

b. Die Rechnungsführung und Rechnungslegung.

Die Grundsätze für die Rechnungsführung der Deutschen Reichspost sollen durch die Reichsregierung nach Anhören des Verwaltungsrats bestimmt werden. Dabei sollen die Vorschriften des RPFG sowie der allgemeinen Reichshaushaltsordnung (RHO) zur Richtschnur dienen. Die Art der Rechnungsführung muß die jährliche Aufstellung einer ordnungsmäßigen Gewinn- und Verlustrechnung ermöglichen (§ 7 Abs. 2 RPFG). Mit der Gewinn- und Verlustrechnung hat die Deutsche Reichspost dem Reichstag und Reichsrat eine Bilanz vorzulegen (§ 2 Abs. 2 RPFG).

Die Grundsätze für die Rechnungsführung sind bisher förmlich noch nicht festgestellt, sondern mit Rücksicht auf die Neuheit des von der Deutschen Reichspost einzuschlagenden Weges nur vorläufig mit dem Reichsfinanzminister und dem Rechnungshof des Deutschen Reichs vereinbart. Galt es doch, ein neues System zu finden, das bei kameralistischer Buchführung die gleichen Ergebnisse liefern konnte wie die kaufmännische doppelte Buchführung. Die Deutsche Reichspost hat diese Aufgabe in der Weise gelöst, daß sie ihre Einnahmen und Ausgaben nach den Regeln der kaufmännischen doppelten Buchführung so trennt, daß einerseits alle Anrungen der einzelnen Vermögensbestandteile und andererseits alle Gewinne und Verluste herausspringen. Sie hat damit den Beweis erbracht, daß der wirtschaftliche Erfolg eines Unternehmens auch bei kameralistischer Buchführung auf zweierlei Weise ermittelt werden kann.

Der Voranschlag der Deutschen Reichspost und ihre Rechnung weichen daher wesentlich von den bei allen anderen Reichsverwaltungen üblichen Mustern ab. Der Haushalt zerfällt nicht in einen ordentlichen und einen außerordentlichen Haushalt. Voranschlag und Rechnung gehen vielmehr in zwei Teile, von denen der eine die Betriebseinnahmen und die Betriebsausgaben und den erzielten Gesamterfolg im kaufmännischen Sinne nachweist, während der andere Teil die Einnahmen und Ausgaben enthält, die aus der Vermehrung und Verminderung der Anlagen entstehen (Näheres s. Das Wesen der Bilanz und die Aufstellung der Bilanzen bei der Deutschen Reichspost von O. Gebhard, Berlin 1925, R. v. Deckers Verlag).

Der Voranschlag der Deutschen Reichspost wird vom Verwaltungsrat festgestellt (§ 6 Abs. 1 RPFG). Die Aufführung des Voranschlags hat sich nach der RHO zu richten, die Einnahmen und Ausgaben der Deutschen Reichspost müssen nach dem genehmigten Haushaltsplan samt etwaigen Nachträgen verwaltet werden (§ 25 RHO). Dabei werden die Bestimmungen über den ordentlichen Haushalt auf die Betriebsrechnung, die über den außer-

ordentlichen Haushalt auf die Anlagerechnung sinngemäß angewandt.

Die Kassen- und Buchführung sowie die Rechnungslegung der Deutschen Reichspost endlich vollzieht sich im allgemeinen gleichfalls nach den Regeln der RHO. Jedoch würden die Grundsätze, die nach § 55 RHO für eine einheitliche Kassen- und Buchführung sämtlicher Reichsverwaltungen durch die Reichsregierung festgestellt werden sollen, für die Deutsche Reichspost keine Gültigkeit haben. Die Grundlage für die Rechnungsführung bildet vielmehr der Voranschlag.

Die Postkassen dürfen Zahlungen nur auf Anweisung des Reichspostministers oder der von ihm mit selbständiger Anweisungsbefugnis ausgestatteten Dienststellen leisten (§ 58 RHO). Anweisungsbefugnis haben die OPD. Die Mittel werden ihnen durch einen Kassenanschlag oder durch Einzelverfügung zugewiesen. Die Mittel für den Bereich der Abteilung VI werden dieser in einem einheitlichen Kassenanschlag zugeteilt; die Aufteilung auf die OPD in Bayern ist Sache der Abt. VI. Sämtliche Kassen der Deutsche Reichspost sind mindestens jährlich, die Vorratsverwaltungen mindestens alle zwei Jahre einer unvermuteten Prüfung zu unterziehen (§ 60 RHO).

Die Einzelheiten der Ausgabebelegung und der Rechnungsabgabe können hier nicht durchgenommen werden.

c. Die Rechnungsprüfung.

Die Rechnungsprüfung liegt dem Rechnungshof des Deutschen Reichs ob. Der Reichspostminister hat ihm die Jahresrechnung nebst Gewinn- und Verlustrechnung und Bilanz zur Prüfung vorzulegen. Der Rechnungshof übermittelt daraufhin die geprüfte Rechnung usw. dem Verwaltungsrat, der dann über die Entlastung Entscheidung trifft (§ 11 Abs. 1 mit § 6 RPFG). Darüber hinaus hat der Reichspostminister dem Verwaltungsrat jederzeit auf Verlangen Auskunft über die finanzielle Lage der Deutschen Reichspost zu geben. Ihm ist monatlich eine Nachweisung über die Einnahmen und die Ausgaben vorzulegen. Da Reichstag und Reichsrat durch je 10 Mitglieder im Verwaltungsrat vertreten sind, haben die parlamentarischen Körperschaften ausreichend Gelegenheit, ihren Einfluß geltend zu machen und Kontrolle zu üben. Außerdem besitzt der Reichstag im gleichen Umfang wie gegenüber jedem andern Reichsminister auch gegenüber dem Reichspostminister die Rechte, die aus dessen Verantwortung gegenüber der Volksvertretung hervorgehen. Das Gehalt des Reichspostministers wird nicht durch den »Voranschlag der Deutschen Reichspost«, sondern durch einen auf dem Gesetzgebungsweg mit dem allgemeinen Reichshaushalt zu verabschiedenden Haushalt, den sog. »Haushalt des Reichspostministeriums«, genehmigt (§ 2 Abs. 1 RPFG). Neben dem Gehalt des Ministers findet sich im Haushalt des Reichspostministeriums, den der Reichstag verabschiedet, nur noch ein Ansatz, der Überschußbetrag, der von der Deutschen Reichspost als Ablieferung an das Reich veranschlagt wird. Im übrigen ist dem Reichstag wie dem Reichsrat jährlich ein Geschäftsbericht über das abgelaufene Rechnungsjahr mit einer Gewinn- und Verlustrechnung und einer Bilanz vorzulegen, aus denen die Finanzlage der Deutschen Reichspost hervorgeht (§ 2 Abs. 2 RPFG).

2. Teil. Die besondere BL der Deutschen Reichspost.

Die in der allgemeinen BL behandelte Frage der Gliederung der Verwaltung und des Betriebs nach außen kehrt hier als eine Forderung des unmittelbaren inneren Betriebs der Unternehmung nach zweckmäßiger Verteilung der Betriebsarbeit zwischen der Leitung und den Ausführungsstellen und in gleichem Sinne nach einer Organisation der zur Erfüllung des Verkehrsförderungszwecks innerbetrieblich wirksamen Faktoren Arbeit, Arbeitsgerät und Arbeitskräfte wieder. Die außerordentlich schwierigen Abschnitte der Betriebsbuchhaltung und Selbstkostenrechnung, beides Probleme, die im Betrieb der Deutschen Reichspost noch weitgehender Klärung bedürfen, müssen einer späteren genaueren Durcharbeitung vorbehalten bleiben. Die Frage der Selbstkosten wird übrigens in der nachfolgenden Verkehrslehre der Deutschen Reichspost bei Erörterung der Preislehre kurz gestreift.

Den Kernpunkt dieser besonderen BL bildet die Hauptfrage aller wirtschaftlichen Betriebe, der Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit. Er wirkt auch im Betrieb der Deutschen Reichspost als Problem der günstigsten Gestaltung aller Betriebsvorgänge und zielt auf die Erreichung des größtmöglichen Nutzens in den vorgesehenen Betriebsleistungen mit verhältnismäßig einfachsten und billigsten Mitteln ab. Eine besondere Kennzeichnung erhält die Frage hier durch den schon erwähnten wahrnehmbaren Massenbetrieb, verbunden mit der dadurch ausgelösten Massenarbeit. Die nach außen für den Postverkehr unerläßlichen Erfordernisse der Wohlfeilheit, Schnelligkeit und Sicherheit der Anstaltsleistungen (Verkehrsförderungsdienste) treten innerbetrieblich als Forderungen einer auf diese Außenwirkungen abgestellten Betriebsorganisation in die Erscheinung.

I. Die Organisation der Betriebsarbeit.

Wie einer einzelwirtschaftlichen Unternehmung in der Gütererzeugung die Aufgabe zufällt, für die Bedürfnisbefriedigung geeignete Güter herzustellen, so obliegt der Post als einer gemeinwirtschaftlichen Verkehrsförderungseinrichtung die Pflicht, Anlagen zum Vollzug von Verkehrsakten auszuführen und bereitzustellen. Die betriebliche Lösung dieser Aufgabe verlangt die Aufteilung der hierbei anfallenden Gesamtbetriebsarbeit in Einzeltätigkeiten, deren Enderfolg zu dem jeweils gesteckten Betriebsziel hinführt. Die zweckmäßige Organisation der hier zu erfüllenden Betriebsaufgabe verlangt einmal eine entsprechende Arbeitsteilung, sodann eine wissenschaftliche Betriebsführung.

1. Die Arbeitsteilung.

Der Massenbetrieb der Post verläuft zunächst unter dem Gesichtspunkt der Arbeitsteilung. Ähnlich, wie wir eine solche schon bei der Betriebsverwaltung oder Betriebsleitung gefunden haben, vollzieht sich der Postbetrieb selbst in seiner Eigenschaft als Rückäußerung auf den bei ihm durch die Vielzahl der Anstaltsnutzungen ausgelösten Massenverkehr zwangsläufig unter dem Gebot einer Arbeitseinteilung und Arbeitsverteilung. Die von der allgemeinen Betriebswissenschaft durch die Beobachtung der Zusammenhänge im Wirtschaftsleben erzielten Erfahrungen finden hier Gelegenheit zu überaus nutzbringender Anwendung, vor allem die Erkenntnis, daß sich die Wirkung des menschlichen Tuns außerordentlich steigern läßt, wenn die Leistungen des einzelnen sich auf den Bruchteil einer Berufstätigkeit beschränken. Die Anwendung dieser Betriebsregel hat drei Vorteile erkennen lassen: einmal die Erhöhung der Geschicklichkeit des arbeitenden Menschen, sodann eine Zeitersparnis und endlich eine Förderung der Erfindung von Arbeits-

maschinen, auf die sich gewisse menschliche Tätigkeiten übertragen lassen.

Um mit dem letzten Punkte zu beginnen, sei nur kurz auf die gewaltigen Fortschritte der Mechanisierung des Postbetriebs im Stempel- und Briefverteilungsgeschäft, im Paketpostdienst und im Zeitungswesen hingewiesen. Hier finden sich unter Ablösung der früher hier verwendeten menschlichen Arbeitsleistungen vor allem Sack- und Briefbundbeförderungseinrichtungen, Briefbeutelrutschen, Holzplatten- und Kettentransporteure, Briefsortiergeräte, Drucksachenaufzüge, Paketverteilungsanlagen, Paketbeförderungsanlagen vom Paketannahmeschalter bis zur Paketversandstelle. Besonders ausgiebig zeigt sich die Verwendung mechanischer Einrichtungen im Postscheckbetrieb. Man findet hier z. B. Zahlkartenverteilungsgeräte, Durchleuchtungstische, Schneidemaschinen, Heftmaschinen, Druckpressen, elektrisch betriebene Bohrer usw. Der Postschalter-Annahmedienst verwendet Zählkassen für die Annahme der Paketsendungen, der Briefmarkenverschleiß am Schalter wird durch die Verteilung zahlreicher Postwertzeichengeber über den örtlichen Bereich des gesamten Betriebsstandorts entlastet.

Wie bei der Gütererzeugung durch Arbeitsteilung insofern Zeit gespart wird, als der Arbeitende nicht mehr mit dem betreffenden Arbeitsstück geht, so gewinnt man im Postbetrieb den gleichen Vorteil dadurch, daß jedes Betriebsorgan nur einen ganz genau abgegrenzten Teil der gesamten jeweils anfallenden Betriebsleistung erledigt, während der anschließende Teil von einem zweiten und allenfalls weiteren Organ, entsprechend der dafür vorgesehenen Arbeitsgliederung, ausgeführt wird.

Die mit der Frage der Arbeitsteilung zusammenhängende Typung und Normung, die namentlich für die Gütererzeugungsbetriebe steigende Bedeutung gewinnt, findet man im Postbetrieb längst durchgeführt. Man erkennt dies schon an gewissen Außenwirkungen des Postverkehrs, insofern die Postanstalt der Allgemeinheit ihre Leistungen nur in festumschriebenen, im Einzelfall unabänderlichen Formen und Gattungen darbietet. Der allgemeine Nachrichtenverkehr befaßt sich nur mit Briefen, Postkarten, Drucksachen, Geschäftspapieren usw. in genau gekennzeichneter Gestalt; noch deutlicher zeigt sich die Typung bei den Gegenständen des postalischen Kleingüterverkehrs in der Form des Päckchens, der Warenprobe und des Pakets, ähnlich liegen die Dinge im Geld-, Kredit- und Bankverkehr, dessen Abwicklung dem Anstaltsnutzer die ausschließliche Verwendung z. B. der Postanweisung, der Zahlkarte, des Postauftrags, des Postschecks usw. vorschreibt, wenn er auf Erfüllung eines bestimmten Verkehrswunsches rechnen will. Dieser Vereinheitlichungsprozeß findet seine Erklärung in der vom Massenbetrieb der Postanstalt notwendig geforderten, zur Erreichung des Betriebserfolgs unerläßlichen Typung der einzelnen inneren Betriebsvorgänge selbst, die andernfalls die anfallenden Verkehrsakte nicht aufnehmen und durchführen könnten. Der Typung jedes einzelnen Verkehrsgegenstandes, der im Postbetrieb als Massenerscheinung auftritt, entspricht die Typung der Verkehrsform zur Bewältigung der vorliegenden Massenarbeit. Die für alle Anstaltsbenutzer einheitlich gestalteten Sendungsarten und Verkehrszwecke werden von den in gleicher Weise und einheitlich geformten Betriebsgängen der Postunternehmung aufgenommen und zur Erledigung gebracht. Dieser Zug der Arbeitszerlegung in typische Betriebsformen bewegt sich vom Annahmegeschäft der Post mit der anschließenden Vorbereitung zur Beförderung, der sog. Abfertigung, durch die Beförderung bis zur Erledigung der Betriebsarbeit durch die Zustellung an den Empfänger oder durch die sonst vorgesehene Erledigungsart. Die Darlegung der einzelnen Erscheinungsformen, in denen hier die typisierte Arbeitszerlegung auftritt, beginnend mit der Verlegung des Briefannahmegeschäfts in die am ganzen Betriebsstandort räumlich verteilten Briefkästen, mit der Verteilung der Schalterannahmegeschäfte auf mehrere Annahmeplätze je nach der Betriebsdichte des Standorts, fortgesetzt bei Zerlegung der weiteren betrieblichen Befassung mit den in den inneren Anstaltsbereich aufgenommenen Sendungsgattungen, hierher gehört z. B. die Einteilung der Briefbearbeitung in das Stempelgeschäft, die Vorverteilung, die Feinverteilung, die gesonderte Behandlung der Wertgegenstände, das Zurichten für die Abbeförderung, das Ladegeschäft, die Weiterbehandlung während der Beförderung, vor allem mit dem Bahnpostwagen, das Ladegeschäft am Bestimmungsort, die Arbeitseinteilung zur Vorbereitung und Durchführung des Zustellgeschäfts — örtlich nach Zustellbezirken, gegenständlich nach der für die einzelnen Sendungsarten möglichen verschiedenen Behandlung (gewöhnliche Sendungen, Wertsendungen, Eilsendungen usw.) — all dies würde den hier gebotenen Rahmen einer gedrängten Berichterstattung überschreiten. Die bei aller Einheitlichkeit der einzelnen Verkehrs- und Betriebsform im Bereiche der Postanstalt auftretende Fülle von Verkehrsarten löst eine entsprechende Vielzahl solcher Betriebstypen aus. Ihre immer wiederkehrende Anwendung verursacht selbstverständlich auch eine Erhöhung der Geschicklichkeit des dabei beteiligten arbeitenden Menschen.

Neben der Typung, die im Postbetrieb bei der Bereitstellung einer Verkehrsförderungseinrichtung und ihrer Durchführung in bestimmter Form, mit der sich ein Anstaltsnutzer zurechtfinden muß, in die Erscheinung tritt, findet sich auch die Normung in zahlreichen postalischen Verwendungsarten. Hierher zählen vor allem die dienstlichen Vordrucke, z. B. für Postkarten, Paketkarten, Postanweisungen, Zahlkarten, Postschecke, Postaufträge usw., die genau bestimmte Abmessungen aufweisen und deren sich ein Anstaltsbenutzer bei Inanspruchnahme der betreffenden Verkehrsleistung bedienen muß. Ebenso zahlreich finden wir die Normung als die Reglung der Abmessung der Teile im Sinne einer Vereinheitlichung dieser Einzelteile bei der großen Zahl innerdienstlicher Postvordrucke, vor allem im Annahme-, Abfertigungs-, Beförderungs- und Zustellgeschäft, im Buchungs-, Kassen- und Rechnungswesen. Allenthalben sehen wir hier erreichbar größte Einheitlichkeit in den Ausmaßen wie im Aufdruck und Spaltenbau.

2. Die wissenschaftliche Betriebsführung.

Sie hat bei der Deutschen Reichspost seit einigen Jahren ebenfalls Eingang gefunden. Ihre oberste Leitung liegt in den Händen einer eigenen Wirtschaftsabteilung des Reichspostministeriums in Berlin. Unter ihr stehen Postversuchsstellen bei verschiedenen Oberpostdirektionen, die je ein besonderes Betriebsgebiet bearbeiten. Die Postversuchsabteilung in Berlin z. B. unterzieht sich der betriebswissenschaftlichen Untersuchung des Postscheckdienstes sowie des Kanzlei- und Registraturdienstes, die Stelle in Leipzig bearbeitet den Paket- und Rentenrechnungsdienst. Aus den Untersuchungsergebnissen gewinnt die oberste Betriebsleitung Richtlinien zu ihrer allgemeinen Einführung im Betrieb. Das gemeinsame Ziel aller Stellen geht dahin, ei

mal jene Arbeitsformen zu finden, die sich der Eigenart der menschlichen Natur und der Aufgabe des Postbetriebs am besten anpassen, dazu entsprechende Arbeitsgeräte zu entwerfen und endlich auch die Grundsätze für eine erfolgreiche Auswahl und Ausbildung der im Postbetrieb benötigten Arbeitskräfte aufzustellen. Zu diesem Zweck unternehmen die genannten Stellen mit technisch möglichst vervollkommneten Hilfsmitteln Wirkungsstudien in den einzelnen Postbetriebszweigen, d. s. Bewegungsstudien und Zeitstudien. Eine Reihe von Vereinfachungsmaßnahmen der letzten Jahre im Postbetrieb können als Früchte solcher Wirkungsstudien bezeichnet werden. Hierher gehören die Vereinfachungen im Kassen- und Rechnungswesen durch Einschränkung von Rechnungs- und Buchungsakten, die Ersparnis an Schreibwerk bei Kassenverfügungen, der Wegfall zahlreicher Vordrucke und Nachweisungen im Abfertigungsdienst, die Einschränkung des Schriftwechsels bei Untersuchung von Betriebsvorgängen u. dgl. mehr.

Die zu Eingang der Darlegung erwähnte Verteilung der Betriebsarbeit zwischen der Leitung und den Ausführungsstellen wirkt sich in diesem Zusammenhang dahin aus, daß, ähnlich dem Arbeitsbüro in der allgemeinen Gütererzeugung, hier die betriebsleitenden Stellen den eigentlichen Betriebsarbeitern jede unnötige Gedankentätigkeit abnehmen, um sie von allem zu entlasten, was nicht ihre Sache, sondern Angelegenheit der Leitung bleibt. Auf Grund dieser Arbeitsteilung entwirft die Leitung alle zur raschen, sicheren und einheitlichen Betriebsabwicklung nötigen innerbetrieblichen Anleitungen, die sog. Betriebsregeln, Dienst- oder Arbeitsanweisungen. Sie befassen sich mit dem gesamten Annahme-, Beförderungs- und Zustelldienst der Post. Daneben werden von der Betriebsleitung besondere Hilfsmittel zur erleichterten Durchführung des Betriebsdienstes herausgegeben, z. B. Postabfertigungsübersichten, Postleitübersichten, Verzeichnisse der Betriebsstellen im innerdeutschen wie im Auslandsverkehr, Postverkehrs- und Postkurskarten, Straßenverzeichnisse der größeren Orte Deutschlands usw. Hierher gehören auch die von der Betriebsleitung aufgestellten Vorschriften für eine zweckmäßige Betriebsüberwachung in allen Zweigen durch besondere, dafür vorgesehene Organe.

II. Die Organisation der Betriebsanlagen und die Beschaffung des Arbeitsgeräts.

Die Organisation der Betriebsarbeit hat selbstverständlich eine zweckmäßige Anpassung der Betriebsanlagen, je nach der Betriebsstärke der einzelnen Stelle, und des bei der Arbeit verwendeten Geräts zur notwendigen Folge. Die entsprechende Gestaltung der Betriebsanlagen und der Arbeitsgeräte wird sich jeweils den örtlich verschiedenen Betriebsbedürfnissen anschließen. Eine wirtschaftlich befriedigende Arbeitsleistung setzt eine Unterstützung durch die Betriebsanlagen und Geräte voraus, die eine Ersparung von Zeit und Arbeit ermöglichen. Dieses Gebot erstreckt sich schon auf die Geräte und baulichen Einrichtungen an den Postschaltern, namentlich den Wagschaltern, gilt dann für die Einrichtung der Stempel- und Abfertigungstische im Brief- und Paketpostdienst, für alle dabei verwendeten Verteilgeräte und Verteilgestelle, für den Bau der Wagen zur Erledigung des Ladegeschäfts und endlich für die übrigen Beförderungsmittel, namentlich für die Einrichtung der Bahnpostwagen. Wichtig bleibt auch zur Einsparung von Zeit und Arbeit die Aufstellung der in jedem Betriebszweig nötigen besonderen Arbeitsgeräte in der unmittelbaren Aufeinanderfolge der Arbeitseinheiten, aus denen sich eine abgerundete Betriebsleistung bei der damit befaßten Betriebsstelle entwickelt.

III. Die wirtschaftliche Verwendung der Arbeitskraft im Postbetrieb.

Sie ist, wie bei allen staatlichen Betrieben, noch einer erfolgreichen Entwicklung fähig. Wie in jedem einzelwirtschaftlichen Unternehmen bleibt auch im gemeinwirtschaftlichen Postbetrieb der Arbeitserfolg von der Auswahl der Arbeiter, der Bemessung ihrer Arbeitsaufgaben (des Arbeitspensums) und vom Lohnsystem abhängig.

Soweit nicht die Deutsche Reichspost für den Verwaltungs- und auch für den Betriebsdienst ein bestimmtes Maß von allgemeinen Vorkenntnissen auf Grund eines gewissen Bildungsgangs bei ihren Dienstanwärtern voraussetzt, wodurch die Wahrscheinlichkeit einer Berufseignung geschaffen wird, muß sie bei der Auswahl der in größeren Massen benötigten Arbeitskräfte die Eignung nach zwei Gesichtspunkten feststellen: einmal müssen die Anforderungen an die Arbeitenden, welche von den einzelnen Arbeitsaufgaben gestellt werden, bekannt sein, sodann müssen die Fähigkeiten der einzelnen Menschen geprüft werden können. Die erste Forderung hat eine Entwicklung der Berufskunde zur Folge, eine Sache, die von der Deutschen Reichspost dank ihrer verzweigten Betriebsgliederung leicht durchgeführt werden kann. Den zweiten Weg beschreitet die Deutsche Reichspost durch Vornahme von Eignungsprüfungen nach besonderen Verfahren, nämlich Einzelprüfungen für die Aufnahme von Arbeitskräften in wichtigere Betriebszweige, Prüfungen bei der ersten Einstellung neuer Kräfte. Der Erhaltung und Weiterentwicklung der Arbeitsfähigkeiten dient die Weiterbildung der Betriebsorgane, sei es im Wege einer praktischen Sonderverwendung oder der systematischen Schulung. Beide Fortbildungsarten finden bei der Deutschen Reichspost ausgiebige Verwendung.

Das richtige Arbeitspensum zur Gewährleistung des Betriebserfolgs wird zweckmäßig auf die durchschnittliche Leistungsfähigkeit eines normalen Arbeiters eingestellt. Fördernd auf die Hebung dieser durchschnittlichen Leistungsfähigkeit wirken neben richtig angesetzten Arbeitspausen vor allem Arbeitsbedingungen, die den Geboten der neuzeitlichen Gesundheitsfürsorge entsprechen: genügende Höhe der Arbeitsräume, ausreichende Bemessung des einzelnen Arbeitsplatzes, entsprechende Beleuchtung, Erwärmung, Lüftung und Entstaubung der Arbeitsräume. Die bisherigen Erfahrungen der Deutschen Reichspost, aus denen Grundlagen für die Ermittlung der durchschnittlichen Leistungsfähigkeit eines normalen Arbeiters in den einzelnen Postbetriebszweigen gewonnen werden können, bedürfen noch einer weiteren betriebswissenschaftlichen Auswertung.

Die schon erwähnten Maßnahmen zur Betriebsüberwachung können auch zur Beobachtung des arbeitenden Menschen auf sein persönliches Verhalten bei Durchführung der ihm zugewiesenen Arbeitsaufgabe verwendet werden. Darin liegt ein weiteres Mittel zur Arbeiterauslese.

Das Arbeitsverhältnis zwischen der Deutschen Reichspost und ihren Betriebsorganen ist verschieden geregelt. Soweit die Arbeitskräfte im Beamtenverhältnis stehen, bemißt sich ihre Stellung zur Arbeitgeberin Post hauptsächlich nach dem Reichsbeamtengesetz. Die Einzelheiten des Verhältnisses zwischen der Deutschen

Reichspost und ihren Angestellten und Arbeitern sind in besonderen Tarifverträgen niedergelegt.

Der neuzeitlichen, dem Leiter jeder größeren Unternehmung obliegenden Pflicht zur sozialen Fürsorgebetätigung ist die Deutsche Reichspost schon seit langer Zeit durch zahlreiche Wohlfahrtsmaßnahmen gegenüber ihren Beamten, Angestellten und Arbeitern, z. B. auf dem Gebiet der Wohnungsfürsorge, der Unterstützung der zahlreich bestehenden sozialen Kassen, der finanziellen Beihilfe in wirtschaftlichen Nöten, neuerdings der Zuschußleistung zu den gesetzlichen Ruhegeldern, den Invaliden- und Hinterbliebenenrenten ihrer Angestellten und Arbeiter auf Grund einer eigenen »Versorgungsanstalt«, nachgekommen.

3. Teil. Die Verkehrslehre der Deutschen Reichspost.

Die Darstellung einer Verkehrslehre (VL) der Deutschen Reichspost steht dauernd unter dem Eindruck der Tatsache, daß sich der Anstaltsbetrieb der Post nach außen durch Darbietung von Verkehrsleistungen auswirkt. Der ganze Zweck der Post ist auf die Verkehrsförderung in der allgemeinen Wirtschaft, auf die Bereitstellung von Verkehrsmitteln abgestellt. Die angestrebte Erfassung der hier einschlägigen Gesichtspunkte läßt sich durch einen Vergleich mit der VL eines anderen Wirtschaftszweigs erleichtern, etwa durch Gegenüberstellung mit den Grundsätzen der Lehre von der Handelsdurchführung. So entspricht der Absatztechnik im Warenverkehr und der Güterverfrachtung nach den Grundsätzen der Handelslehre in der VL der Deutschen Reichspost die Darstellung der Postverkehrsleistungen nach den vorhandenen Verkehrszweigen, den dabei gebotenen Verkehrsformen sowie den örtlichen Verkehrseinrichtungen. Mit Nicklisch (Wirtschaftliche BL, 6. Aufl. S. 77) kann man sehr wohl von einem »Absatz« an Verkehrsleistungen reden, demzufolge auch von einer Absatztechnik, entsprechend der Verkaufstechnik der Handelsunternehmung. Der Güterbeförderung in der Handelslehre entspricht bei der Deutschen Reichspost das System der Verkehrsmittel, das der Ausführung der postalischen Verkehrsförderungsleistungen je nach der begehrten besonderen Beförderungsform oder der sonstigen postalischen Verkehrstätigkeit gewidmet ist. Dem Kontraktwesen der Handelslehre steht in der Postverkehrslehre die Darstellung der Anstaltsnutzung gegenüber.

Zur Erfüllung ihrer Verkehrsbestimmung bedarf endlich die Deutsche Reichspost in großem Ausmaße der kapitalistischen Gebrauchsgüter als betriebswirtschaftlicher Anlagen (Grund und Boden, Gebäude, Fahrzeuge, Arbeitsgeräte, Betriebsmaterial usw.). Bei der Deckung dieser Bedürfnisse, besonders bei der Erhaltung ihrer Anlagen, tritt die Deutsche Reichspost gegenüber den privatwirtschaftlichen Betrieben als Großkonsument auf. Sie hat ferner gewisse Kapitalien, die zeitweise aus dem Betrieb, vor allem dem Postscheckbetrieb, gezogen werden können, nach allgemeinen wirtschaftlichen Grundsätzen anzulegen und zu verwalten. Schließlich erscheint sie bei der Vielzahl der in ihrer Unternehmung zur Betriebsleitung und Betriebsabwicklung benötigten menschlichen Arbeitskräfte als Arbeitgeberin großen Stils.

I. Die Deutsche Reichspost als Verkehrsförderungseinrichtung.

1. Die Verkehrsleistungen.

Die Darstellung der einzelnen Verkehrszweige und der darin dargebotenen Verkehrsformen bleibt eine Sonderaufgabe des an anderer Stelle zu behandelnden Postverkehrsrechts. Hier mag es genügen, auf die fünf Hauptgruppen dieser Verkehrszweige hinzuweisen, auf den allgemeinen Nachrichtenverkehr, den Kleingüterverkehr, den Geld-, Kredit- und Bankverkehr, den Zeitungsvertrieb und die Personenbeförderung der Deutschen Reichspost.

Die örtlichen Verkehrseinrichtungen der Post schaffen der wirtschaftlichen Allgemeinheit die Möglichkeit, sich dieses Dienstleistungsbetriebs für einen bestimmten Beförderungszweck tatsächlich zu bedienen. Solche örtliche Stellen bieten den Anstaltsbenutzern die Gelegenheit, im Einzelfall die Abwicklung von Verkehrsvorgängen anzubahnen. Diesem Zweck dienen schon die Briefkästen, welche die Post in allen Standorten ihres Betriebs an geeigneten Plätzen anbringt. Sie stellen die am weitesten in die Benutzerkreise hineingetragenen Einrichtungen zur Entgegennahme der gewöhnlichen Briefsendungen dar. Weiter gehören hierher die Postauflieferungsgelegenheiten bei den unterwegs im Dienst befindlichen Postfahrtbegleitern, Postillionen, Kraftwagenführern, Beförderern von Botenposten und Landzustellern. Neben diesen über das ganze örtliche Arbeitsgebiet verstreuten Annahmestellen bietet die Post der verkehrssuchenden Allgemeinheit ihre in den Betriebsräumen selbst befindlichen Postschalter zur Verkehrsabwicklung bezüglich aller Leistungen dar, mit denen sich die Unternehmung überhaupt befaßt. Die Gliederung dieser wichtigsten Postverkehrsmöglichkeiten nach den Gesetzen der inneren Betriebsführung und dem Erfordernis der Verkehrsdichte wurde bereits bei der BL der Deutschen Reichspost angeführt. Die Benutzung der genannten örtlichen Verkehrsgelegenheiten ist aber zeitlich nicht unbegrenzt. Die Briefkästen mit der beschriebenen beschränkten Aufnahmefähigkeit bleiben Tag und Nacht dem Verkehrsbedürfnis zugänglich. Für die Inanspruchnahme der übrigen Postaufgabegelegenheiten sind gewisse Betriebszeiten vorgesehen, so vor allem für die Schalterannahmestellen bestimmten Postschalterstunden. Auch bei der Beendigung eines Verkehrsgeschäfts gegenüber den sog. Empfängern von Postsendungen oder anderen Verkehrsleistungen sind gewisse örtliche Verkehrseinrichtungen zum Nutzen der Allgemeinheit zu berücksichtigen. Die Auseinandersetzung mit dem Empfänger, sei es durch Ausfolgung des Sendungsgegenstands oder durch Abwicklung eines anderen vom Auftraggeber in die Wege geleiteten Verkehrsvorgangs, kann nach den Betriebseinrichtungen der Post auf mehrfache Weise geschehen: gewöhnlich auf dem Wege der Ausfolgung des Gegenstands oder der Erledigung des sonstigen Verkehrsakts gegenüber dem Empfänger oder einem von der Anstalt anerkannten sonstigen Empfangsberechtigten in dessen Wohnung oder Geschäftsräumen, daneben aber auch unter Wegfall des Aufsuchens des Empfängers durch Bereithaltung der Gegenstände in den Betriebsräumen der Anstalt zur Abholung (Einlegen der Sendungen usw. in Schalter- oder Schließfächer, Abgabe lagernder Sendungen am Postschalter). Die Zahl der Zustellgänge und die Art der Bereithaltung von Leistungen hängt in ihrer Bemessung von der allgemeinen Verkehrsbedeutung des jeweiligen Betriebsstandorts ab.

Die Verkehrsmittel der Deutschen Reichspost bilden als Werkzeuge der Postbeförderung das Rückgrat des ganzen Betriebs bei Ermöglichung der Verkehrsleistungen. Sie sind je nach dem Grad ihrer Leistungsfähigkeit, Pünktlichkeit und Schnelligkeit verschieden abgestuft. Im Fernverkehr, d. i. bei Durchführung der Beförderungsleistungen auf weite Strecken, bedient sich die

Post heute noch vorwiegend der Eisenbahn. Neben der Postversendung in geschlossenen Wagen oder Wagenabteilen oder durch Eisenbahnpersonal stellt hier der Bahnpostwagen das Hauptverkehrsmittel dar. Daneben bleibt für den beschleunigten Postfernverkehr das Flugzeug ausersehen. Der Weltpostverkehr wird durch die Überseedampfer vermittelt. Als Beförderungsgelegenheiten des Nahverkehrs verwendet die Post neben den Eisenbahnen auch Kraftwagen, Pferdegespanne, Radfahr- und Botenposten sowie Fußgänger.

2. Die Lehre von den Kosten und der Preisbildung (Tarifsystem).

Die BL erforscht nur eine einzelne Art menschlicher Wirtschaftstätigkeit, und zwar vom Standpunkt der Vollzieher dieser Tätigkeit aus. Bei der Deutschen Reichspost behandelt diese Methode die Erkenntnis von der Art der Durchführung des postalischen Verkehrsförderungszwecks. Die Versuchung liegt nahe, bei dieser Betrachtungsweise volkswirtschaftliches Gebiet zu betreten und festzustellen, inwieweit aus den Wechselbeziehungen und Wechselwirkungen zwischen Post und allgemeiner Wirtschaft sich Material für eine BL gewinnen läßt. So ganz aus der hergebrachten Untersuchungsart würde dieses Unterfangen nicht fallen, da die BL als besondere Wirtschaftswissenschaft der allgemeinen Volkswirtschaftslehre gewisse Erkenntnisse von der Art der Durchführung der einzelnen Wirtschaftstätigkeiten und von der dabei auftretenden Wirkung für ihre Vollzieher verdankt. Eine solche Arbeit wird aber davon abhängig sein, daß die ganze Frage in allen Einzelheiten durchgearbeitet wird. Dies ist bis jetzt noch nicht geschehen, der Plan muß daher späterer Ausführung vorbehalten bleiben.

Auf ähnliche ungelöste Probleme stößt man in unserem Forschungsgebiet bei der Frage nach den Grundsätzen der Kostenberechnung und der Preisbildung. Die Lehre von den Kosten, namentlich soweit es sich um Ausgaben im Zusammenhang mit den Arbeitsvorgängen handelt samt gewissen Stoffausgaben, gehört an sich in die Darstellung der besonderen BL. Doch kann man sie als Grenzfrage auch hier behandeln, zumal die Kosten und die Zahl der wirtschaftlichen Verkehrsleistungen sich wechselseitig bedingt zeigen. Diese Tatsache findet sich zwar überall, wo in einem Betriebe das Anlagevermögen überwiegt, sie tritt aber im Verkehrsbetriebe mit seinem besonders stark ausgeprägten Anlagevermögen noch mehr in die Erscheinung. Die überaus dankenswerte Aufgabe, im Postbetrieb den Begriff Kosten einmal im Sinne des Gesamtaufwands und dann als Anteile einer einzelnen Verkehrsleistung an diesem Aufwand zu erfassen, muß noch gelöst werden. Auf ähnliches Neuland stößt man bei der Lehre von der Preisbildung im Postverkehr. Hier kann man sich nicht darauf beschränken, allgemein betriebswissenschaftliche Erkenntnisse anzuwenden, sondern es gilt, auch eine Reihe von Besonderheiten zu erfassen. Ich verweise nur auf den gegenseitigen Einfluß von Verkehrsstärke, Preisen und Kosten in der Postunternehmung. Als außerordentlich wichtiger Preisfaktor muß auch der Stand der Verkehrsmittelentwicklung sowie die damit zusammenhängende Frage der Höhe der begehrten Anstaltsnutzungen herangezogen werden. Alle diese Dinge bedürfen aber noch eingehender Durchforschung.

Die Eigenart der staatlichen Post als gemeinwirtschaftliches Reichsunternehmen zur Befriedigung der Verkehrszwecke der Allgemeinheit bringt gegenüber dem privatwirtschaftlichen Einzelbetrieb auch den Unterschied, daß die Art, in der der Preis für einen Verkehrsförderungsakt nach außen in die Erscheinung tritt, noch besonders gekennzeichnet ist, und zwar durch das sogenannte Finanzprinzip. Darunter versteht man die Zusammenfassung der Grundsätze, nach denen der Staat als Herr dieser gemeinwirtschaftlichen Unternehmung bei der finanziellen Behandlung des Nutzungsentgelts vorgeht. In unserem Fall kann es sich nur um das »Finanzprinzip der öffentlichen Anstalt« handeln, bei dem die Preisbemessung durch den gemeinnützigen Zweck der Anstalt wesentlich beeinflußt wird, der Betriebsertrag also nicht die Höhe des Preises bestimmt, sondern, wenigstens bis zu einem gewissen Grad, in seinem tatsächlichen Ergebnis von der Höhe des Preissatzes abhängt. Die Anstaltspreise werden auch als Gebühren bezeichnet, man spricht insofern von einem Gebührenprinzip, das in einem Gebührentarif äußere Form gewinnt. Die Darstellung von Einzelheiten hängt hier gleichfalls von weiteren Untersuchungen ab.

3. Die Verkehrsgestaltung durch die Deutsche Reichspost.

Sie wird gemeinhin als Verkehrspolitik bezeichnet und dient der fortschreitenden Steigerung der Fähigkeit zur Durchführung der dargebotenen Verkehrszwecke. Hauptmittel dazu sind, trotz der Unzulänglichkeit der Gebührentarife und der verfügbaren Betriebsmittel die Postverkehrseinrichtungen in allen Zweigen zu vereinfachen und auszubauen und durch Ausnutzung aller wirtschaftlichen und technischen Vorteile des Großbetriebs in der Arbeitsmethode, beim Arbeitsgerät und den Arbeitskräften die eigenen Unkosten möglichst niedrig zu halten. Dadurch wird auch bei niedrigen Tarifen die Wirtschaftlichkeit des Betriebs gesteigert.

II. Die Deutsche Reichspost als Großkonsument, Geld- und Arbeitgeber.

Diese Arten wirtschaftlicher Betätigung liegen nicht unmittelbar im Rahmen des Verkehrsförderungszwecks der Deutschen Reichspost, bilden aber Auswirkungen davon. Einer betriebswissenschaftlichen Darstellung bieten sie keine Besonderheiten, stellen vielmehr die Deutsche Reichspost auf die gleiche Stufe mit jedem privatwirtschaftlichen Einzelbetrieb.

Bei der Neuheit der ganzen Forschungsrichtung konnte die vorstehende Berichterstattung kein System skizzieren, das auch nur annähernd Anspruch auf Lückenlosigkeit und Mängelfreiheit erheben dürfte; sie wollte lediglich auf die Fülle der Probleme hinweisen, die sich hier einer betriebswissenschaftlichen Untersuchung bieten.

Die Hamburger Staatspost im 19. Jahrhundert.

Von Postrat Teubner, Hamburg.

1. Die Hamburger Stadtpost während der Franzosenzeit.

Beim Beginn des 19. Jahrhunderts besaßen Thurn und Taxis, Preußen, Hannover, Braunschweig, Mecklenburg, Dänemark und Schweden Postanstalten in Hamburg, die im Wettbewerbe mit dem freistädtischen Postamte (Stadtpostamte) standen. Dieses Postamt besorgte die Reitposten nach Holland, Pommern und Lübeck sowie die fahrende Post nach Lübeck; ferner war ihm die hamburg-amerikanische Posterpedition angegliedert. Hier wurden alle seewärts von Hamburg abgehenden und daselbst ankommenden Briefe behandelt. Während der Franzosenzeit fristete diese Posterpedition ein kümmerliches Dasein. Allerdings beförderte sie, wie es in einer damaligen Veröffentlichung hieß, »bei freier Schiffahrt« Briefe nach Nordamerika usw. Aber mit der freien Schiffahrt war es damals vorbei, weil England jedes Schiff kaperte, das sich aus den festländischen Häfen aufs freie Meer wagte[1]). Neben den obigen Postanstalten bestanden die von Hamburg und Kurhannover gemeinsam betriebene »Fahrende Kommunionpost« nach Bremen und als Privatunternehmen die sogenannte »Fußpost«, welche die in Hamburg aufgelieferten und in der Stadt bleibenden Briefe beförderte.

Die Vielgestaltigkeit dieser Posteinrichtungen sollte bald ein Ende nehmen. Zu jener Zeit beantragten die Vertreter von Frankreichs Großhandel bei der Kaiserlich Französischen Regierung den Bau einer großen und möglichst geradlinigen Handelsstraße zwischen Paris und Hamburg, die Düsseldorf, die Hauptstadt des Großherzogtums Berg, zum Handels- und Verkehrsmittelpunkt haben sollte, während von Hamburg aus Zweigkurse nach den Nordischen Königreichen und nach dem Osten sich verbreiten sollten. Zur Durchführung dieses Planes gehörten reitende und fahrende Posten, die — soweit es sich um die Teilstrecke Düsseldorf–Hamburg handelte — von der Großherzoglich Bergschen Postverwaltung eingerichtet und geleitet werden sollten. Der französische Gesandte in Hamburg ließ den Magistrat wissen, daß Kaiser Napoleon dringend die Einrichtung einer Bergschen Postanstalt wünsche, und daß eine Weigerung hamburgischerseits die kaiserliche Ungnade nach sich ziehen werde. Auch war der französische Postdirektor Gonse aus Brüssel schon nach Hamburg unterwegs, um jenen Plan auszuführen.

Die für Preußen und damit für ganz Deutschland so unglückliche Schlacht bei Jena (14. Oktober 1806) vernichtete auch Hamburgs Selbständigkeit. Am 19. November 1806 nahm Marschall Mortier die Stadt für Napoleon in Besitz. Darauf trat Gonse als Großherzoglich Bergscher Oberpostdirektor auf und erklärte das Postwesen der Hansestädte Hamburg, Lübeck und Bremen als Eigentum seines Herrn. Das war Joachim Murat, Großherzog von Berg und Napoleons Schwager. So wurde bereits am 1. Dezember 1806 in Hamburg ein Bergsches Oberpostamt eingerichtet, während das Taxissche Oberpostamt und kurze Zeit darauf die Postanstalten Preußens, Hannovers, Braunschweigs und Mecklenburgs aufgelöst wurden. Bald mußte auch das schwedische Postamt den Betrieb einstellen. Nur das dänische Postamt blieb als einzige der bisherigen fremden Postanstalten in Hamburg bestehen, weil Dänemark mit Frankreich verbündet war. Am 8. November 1807 mußte die Freie und Hansestadt Hamburg unter stärkstem französischen Drucke einen Vertrag mit Murat abschließen, wonach dessen Großherzoglich Bergsche Postverwaltung während der nächsten 25 Jahre allein berechtigt sein sollte, in Hamburg Postrechte auszuüben. Im freistädtischen Besitze blieben nur die Hamburg-Lübecker Fahrpost und die amerikanische Briefexpedition. In dem Vertrage hieß es ausdrücklich, daß die bisherigen Posten in Hamburg auf Befehl des Kaisers der Franzosen aufgehoben und mit dem Großherzoglich Bergschen Oberpostamte vereinigt würden. Während die Franzosen die fremden Postanstalten in der Stadt ohne Entschädigung beseitigten, erhielt Hamburg für den Verzicht auf seine Postrechte eine Jahresabfindung von 100 000 Mark Banko; auch wurde dem Senate Postgebührenfreiheit auf allen Bergschen Posten zugebilligt.

Die Großherzoglich Bergsche Postherrlichkeit dauerte trotz des auf 25 Jahre abgeschlossenen Postvertrags nur etwa ein Jahr, weil Joachim Murat sein Großherzogtum an Napoleon abtreten mußte, der es mit Frankreich vereinigte. Nunmehr traten in Hamburg an die Stelle des Bergschen Oberpostamts ein französisches Hauptpostamt und ein französisches Hauptfuhramt. Jenes befand sich im Hause Hohe Bleichen Nr. 224, und hier wurden die Briefposten — ausgenommen die dänischen — abgefertigt; sie wurden meistens um 10 Uhr abends durch Postreiter abgesandt. Das Hauptfuhramt war in dem Eckhaus Hohenbrücke Nr. 100 untergebracht; von hier gingen die fahrenden Posten um 11 Uhr vormittags oder 1 Uhr mittags ab[2]). Als Napoleon am 18. Dezember 1810 die drei Hansestädte mit Frankreich vereinigte, fiel die Hamburg zugebilligte Jahresabfindung von 100 000 Mark Banko weg, und der französische Postkommissar Jullia hob auch das freistädtische und das dänische Postamt in Hamburg auf. Nur die als Privatunternehmen betriebene »Hamburger Fußpost« durfte infolge kräftiger Fürsprache der Kommerzdeputation ihre Tätigkeit weiter ausüben. Leiter des französischen Hauptpostamts war der vormalige Großherzoglich Bergsche Oberpostdirektor Gonse geworden, der sich »Kaiserlicher Oberpostkommissar« nannte. Sofort nach seiner Amtsübernahme erhöhte er die Postgebühren beträchtlich. Als infolgedessen der Schriftwechsel auffallend nachließ, wurden die Postgebühren wiederum erhöht, um wenigstens die Einnahmen auf der bisherigen Höhe zu halten.

So blieb es bis zum 17. März 1813, als Kosaken und der Vortrab des Tettenbornschen Korps in Hamburg erschienen; in wilder Flucht stürzten die französischen Soldaten und Beamten davon. Schon in den nächsten Tagen eröffneten das Stadtpostamt und das preußische Oberpostamt ihren Betrieb; gleichzeitig sandte die seit November 1806 an dem Verkehr mit Großbritannien behindert gewesene Stadtpost zum ersten Male wieder Briefbeute dorthin ab[3]). Kurz darauf begannen auch die mecklenburgische und die hannoversche Postanstalt ihre Tätigkeit. Aber bald kam ein furchtbarer Rückschlag. Am 29. Ma

[1]) Akten des ehem. Preußischen Generalpostamts in Berlin. Sekt. XLIII. Nr. 557.

[2]) Hamburgischer Staatskalender für das Jahr 1810.

[3]) J. G. Gallois. Hamburgische Chronik. Band IV. S. 37 Hamburg 1861/62.

1813 rückte Davoust in die Stadt, aus der die Russen sich hatten zurückziehen müssen. Nun begann eine Schreckenszeit, die jeder Beschreibung spottet; sie dauerte fast ein Jahr. Dann mußten die Franzosen infolge des unaufhaltsamen Vorrückens der Verbündeten endgültig aus Hamburg weichen. Am 26. Mai 1814 konnte das Stadtpostamt seine Tätigkeit erneut beginnen; am 31. Mai folgten das preußische, am 1. Juni das Taxissche, hannoversche und braunschweigische Postamt. Am 3. Juni nahmen Mecklenburg, am 7. Juni Schweden und am 17. Juni Dänemark den Postdienst in Hamburg wieder auf.

So trat an die Stelle der von den Franzosen geschaffenen Einheitlichkeit im Hamburger Postwesen wieder die frühere Vielgestaltigkeit, die eine große Belästigung für die Kaufmannschaft und eine schwere Beeinträchtigung der Hamburger Souveränität bedeutete. Zwar hatte der Bürgermeister die Wiederherstellung der fremden Postanstalten in Hamburg zu verhindern gesucht, indem er aus eigener Macht zwei befreundete Kaufleute zu Kommissaren ernannte, unter deren Aufsicht der fremdherrliche Postdienst wahrgenommen werden sollte; doch scheiterte dieser Versuch an dem Widerspruch der beteiligten Mächte. Es mag ruhig zugegeben werden, daß die von Frankreich geübte straffe Zentralisierung des gesamten Hamburger Postbetriebs den Vorzug vor der nun wieder eintretenden Zerrissenheit verdient hätte, wenn der französische Postgebührentarif nicht so überaus hoch und das Briefgeheimnis nicht so arg gefährdet gewesen wären.

Die im Jahre 1814 wiederhergestellte Postverbindung mit Großbritannien erforderte auch neue Vereinbarungen mit Hannover; sie kamen Anfang 1815 zum Abschluß. Damals verkehrten die englischen Paketboote nur zwischen England und Cuxhaven. Die auf diesen Segelschiffen beförderten hamburg-englischen Felleisen enthielten den Briefwechsel von und für Hamburg, Lübeck, Preußen (außer Westfalen und der Rheinprovinz), Mecklenburg, Dänemark einschließlich Schleswig-Holstein, Schweden, Norwegen und Rußland. Für das Durchgangsrecht dieser verschlossenen Felleisen bei »geschlossener Schiffahrt« durch das Gebiet des Königreichs Hannover und für ihre Beförderung zwischen Hamburg und Cuxhaven auf Kosten Hannovers mußte eine Gebühr gezahlt werden, deren Höhe alljährlich festgesetzt wurde[4]).

Im Jahre 1816[5]) hatte das Stadtpostamt folgende Verbindungen:

a) die Holländische und Englische Briefpost nach Bremen, Oldenburg, Jeverland, Ostfriesland, ganz Holland, Brabant, Frankreich, Großbritannien usw.,
b) die Mecklenburger und Pommersche Reitpost für Briefe nach ganz Mecklenburg und Pommern,
c) die Lübecker Reitpost für die Briefsendungen dorthin,
d) die Lübecker Fahrpost für die übrigen Sendungen.

Während der folgenden Jahre wurden die Postverbindungen wenig verändert; doch wurden die mecklenburgischen Sendungen teils von der preußischen und teils von der mecklenburgischen Post befördert. Seitdem hieß die Post zu b die Pommersche Reitpost.

2. Die Provisorische Postverwaltungskommission 1821—1832.

Die Hamburger Stadtpost wurde noch während der beiden ersten Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts von den Börsenalten verwaltet, die einen Postmeister wählten und sechs Verwalter des Postwesens zwischen Hamburg und Amsterdam (Amsterdamer Boten) sowie Lübecker, Lüneburger, Emdener und Pommersche Boten anstellten, während die Stadt mit dem finanziellen Teile des freistädtischen Postwesens nichts zu tun hatte. Diese veraltete Einrichtung, die man schon öfters abzustellen versucht hatte, begegnete namentlich seit den Befreiungskriegen einem immer stärker werdenden Widerspruche innerhalb der Hamburger Bürgerschaft.

Um das Postwesen zeitgemäß auszubilden und um zugleich den politischen, kommerziellen und geldlichen Belangen des Staates Genüge zu leisten, empfahl der Rat am 20. Dezember 1821[6]) der Erbgesessenen Bürgerschaft die Einführung eines hamburgischen Postregals — jedoch vorbehaltlich der Postrechte fremder Staaten — sowie die Einsetzung einer Provisorischen Postverwaltungskommission. Diesem Antrage trat die Erbgesessene Bürgerschaft an demselben Tage bei, indem sie zugleich die ihr vorgelegten, mit den Börsenalten und den Deputierten der England-, Flandern- und Schonenfahrer-Gesellschaften sowie mit den Amsterdamer Boten[7]) am 16. Oktober und 8. Dezember 1821 abgeschlossenen Vergleiche genehmigte[8]). Darin war u. a. gesagt, daß der künftige Postüberschuß zur Sicherstellung der den Börsenalten und Postboten (Postinteressenten) zu zahlenden Leibrenten aufgesammelt werden sollte.

Demgemäß wurde das ganze Postwesen, soweit es sich nicht in den Händen fremder Staaten und der Thurn- und Taxisschen Postverwaltung befand, vom Hamburger Staate selbst in Verwaltung genommen, während die am freistädtischen Postwesen bis dahin beteiligt gewesenen Mitglieder der obigen drei Gesellschaften usw. durch sehr reichliche Ruhegehälter und Renten entschädigt wurden. Die Amsterdamer Boten erhielten zusammen eine Leibrente von 36 000, die Börsenalten und Postboten eine solche von insgesamt 46 000 Mark Hamburger Währung.

Die bisherigen Postbeamten wurden einstweilen in ihren Ämtern bestätigt. Die Verwaltung des freistädtischen Postwesens wurde der Provisorischen Postverwaltungskommission übertragen, die aus 5 Mitgliedern bestand[9]). Sie übernahm die freistädtischen Posteinrichtungen, insbesondere die Kassen, Archive, Grundstücke und Ausstattungsgegenstände, für Rechnung der Stadt. Sie führte auch die in den Vereinbarungen mit den Börsenalten und Amsterdamer Boten enthaltenen Abmachungen durch und traf wegen des ununterbrochenen Fortgangs der Verwaltung und des technischen Postbetriebs die notwendigen Verfügungen. Ebenso bereitete sie nach und nach die Vorschläge zur endgültigen Organisation des freistädtischen Postwesens vor.

In dem freistädtischen Hauptposthause in der Straße »Im Grimm« Nr. 49 waren untergebracht:

a) das englische und holländische Postkontor,
b) das pommersche Postkontor und
c) das lübische Postkontor.

[4]) Akten des ehem. Preußischen Generalpostamts in Berlin. Sekt. VII. Nr. 37.

[5]) Hamburgischer Staatskalender für das Jahr 1816.

[6]) N. A. Westphalen, Dr. Hamburgs Verfassung und Verwaltung. Hamburg 1841. Band II. S. 131.

[7]) Die Stellen der Emdener und Lüneburger Boten waren damals bereits unbesetzt. Mit den pommerschen und lübischen Boten wurden später ähnliche Vereinbarungen abgeschlossen.

[8]) Lohmann. Hamburgische Rat- und Bürgerschlüsse. Teil II. S. 74—77.

[9]) Geheimarchiv des Reichspostministeriums, Berlin. Aktenstück XLIII Nr. 557. Reisebericht des Geh. Postrats Seidel über seine Dienstreise im Sommer 1828.

Bei diesen drei Verkehrsanstalten waren zusammen tätig 1 Postmeister, 5 Postsekretäre, 3 Briefzusteller, 2 Unteroffizianten und 7 Gehilfen[10]).

In dem zweiten freistädtischen Posthause »Auf der Herrlichkeit« Nr. 106 befanden sich die Bremer fahrende Kommunionpost und die Amerikanische Postexpedition, während im Posthause auf dem »St.-Katharinen-Kirchhofe« die Lübecker Fahrpost ihre Diensträume hatte. Auch bei diesen drei Verkehrsanstalten nahmen jene 5 Postsekretäre und der Stadtpostmeister den Dienst mit wahr, da er nur geringen Umfang hatte oder sich nur auf einzelne Tage oder Stunden erstreckte. Außerdem waren bei diesen drei Postanstalten insgesamt 2 Wagenmeister und 2 Briefzusteller tätig.

3. Endgültige Übernahme der Stadtpost durch den Hamburger Staat.

Entscheidend für die Reglung des freistädtischen Postwesens war die »Verordnung wegen der allgemeinen Organisierung des Hamburger Stadtpostwesens vom 15. November 1832«[11]). Gemäß § 29 dieser Verordnung wurde eine Postverwaltungsdeputation eingesetzt, die wie die frühere Provisorische Kommission aus einem Syndikus als Vorsitzenden, einem nicht graduierten Ratsmitgliede, einem Mitgliede des Kollegiums der Oberalten, einem Verordneten der Kämmerei und einem Mitgliede der Kommerzdeputation bestand. Dieser Postverwaltungsdeputation war das Postwesen des Hamburger Staates in seinem ganzen Umfang untergeordnet. Die Deputation hatte gemäß § 30 folgende Rechte und Pflichten.

a) Sie hatte für die Erhaltung der Staatsgerechtsame zu sorgen und zu diesem Zwecke nötigenfalls das Erforderliche dem Rat vorzutragen.
b) Es stand ihr die Wahl und Beeidigung sowie die Kündigung, Entlassung und Bestrafung der Postbeamten und Offizianten zu; jedoch war die Wahl des Postdirektors der Bestätigung des Rats unterworfen, vor dem er auch beeidigt wurde.
c) Sie entschied in erster Instanz und unter Vorbehalt der Berufung an den Rat in allen das Postwesen betreffenden Streitfällen, bei Postvergehen und bei Gebührenhinterziehungen.

In folgenden Angelegenheiten hatte die Postverwaltungsdeputation Änderungsvorschläge an den Rat zu bringen:

a) bei Änderung der durch Verordnung vom 21. Dezember 1832 festgesetzten Postgebühren,
b) bei Änderung der bestehenden Postabgangszeiten,
c) bei wesentlichen Änderungen in den Verträgen mit fremden Postämtern und bei Abschließung neuer wichtiger Abkommen mit ihnen.

Gemäß § 31 der Verordnung bestand das Beamtenpersonal der Hamburger Stadtpost aus

a) einem Postdirektor mit 6 000 Kurantmark Gehalt und freier Wohnung im Posthause,
b) einem Postinspektor mit 3 600 Kurantmark Gehalt und freier Wohnung im Posthause,
c) einem Kassier mit 3 000 Kurantmark Gehalt,
d) vier Sekretären mit 3 500, 2 400, 2 000 und 1 600 Kurantmark Gehalt sowie
e) einem Postschreiber mit 1 400 Kurantmark Gehalt.

Als Offizianten waren angestellt:

a) zwei Paketzusteller und Wagenmeister,
b) ein Oberbriefträger und
c) neun Briefträger, von denen die drei ältesten 800, die drei folgenden 750 und die drei jüngsten je 700 Kurantmark Gehalt bezogen, während die Offizianten zu a und b je 900 Kurantmark empfingen.

Die im Stadtposthause vereinigten Verkehrsanstalten des Hamburger Staates[12]) umfaßten

1. die Briefposten
   a) nach Lübeck,
   b) nach Bremen, Oldenburg und Holland,
   c) nach Wismar, Rostock, Greifswald, Stralsund, Rügen, Stettin und ganz Pommern;
2. die Beförderung und Verteilung aller seewärts ankommenden und von Hamburg abgehenden Briefe und Briefpakete;
3. die Fahrposten nach Lübeck und — gemeinschaftlich mit der Kgl. Hannoverschen Post — nach Harburg, Rotenburg, Bremen, Verden usw., nach Delmenhorst, Oldenburg, Emden, Jever, Ostfriesland; von Oldenburg nach Groningen, Friesland und über die Zuydersee nach Amsterdam (die sogenannte Bremer Fahrende Kommunionpost);
4. die Fußpost für die Stadt, die Vorstädte und für Hamm und Horn (seit 1. Januar 1835 zufolge Verordnung vom 10. Dezember 1834);
5. die Abfertigung aller Extraposten, Kuriere und Stafetten (seit 1. Januar 1839 gemäß Verordnung vom 10. Dezember 1838).

Über alle ankommenden und abgehenden Briefe führte man postseitig unter Angabe der Ankunfts- und Abgangstage Verzeichnisse, worin Anschrift, Gebühren und Stückzahl gebucht wurden. Hinsichtlich der Eintragung der Anschriften konnten indes bei einzelnen starken Posten Ausnahmen zugelassen werden. Über abgehende Einschreibbriefe wurden auf Verlangen Empfangsbescheinigungen (Postscheine) gegen eine Gebühr von 4 Schilling erteilt. Dabei verpflichtete die Stadtpostverwaltung sich aber nur, daß in Verlustfällen durch Absendung eines Laufzettels an die Übergangs- und Zustellungspostanstalten nachgeforscht wurde, wo der Brief abhanden gekommen sein könnte. Für Einschreibbriefe war doppeltes Postgeld zu entrichten. Wertbriefe waren den Einschreibbriefen gleichgestellt; auch für sie übernahm die Stadtpost keine höhere Verbindlichkeit.

Im Jahre 1828 fertigte das Stadtpostamt u. a. Kartenschlüsse nach:

a. London.

Die Beförderung erfolgte mit Paketboot (Königlich Englische Seepost) oder durch private Dampfboote; sie segelten bis Cuxhaven. Die Felleisen wurden von Hamburg nach Blankenese zu Lande und von da nach Cuxhaven zu Schiffe befördert. In Cuxhaven nahm ein englischer Agent die Felleisen entgegen. Für diese Briefe bestand Freimachungszwang; sie kosteten von Hamburg bis Cuxhaven 6 Schilling Hamburger Kurant und von Cuxhaven nach London mittels Paketboots 1 Schilling 8 Pence englischer Währung, mit Dampfboot dagegen nur 10 Pence.

[10]) Hamburgisches Adreßbuch für das Jahr 1823. Druck und Verlag der Hermannschen Erben. Hamburg 1823.

[11]) Beliebt durch Rat- und Bürgerschluß vom 15. November 1832. Auf Befehl Eines Hochedlen Rats der Freien und Hansestadt Hamburg veröffentlicht den 21. Dezember 1832. — Stücke dieser Verordnung befinden sich im Staatsarchiv sowie in der Kommerzbibliothek zu Hamburg.

[12]) Siehe N. A. Westphalen, Dr. Hamburger Verfassung und Verwaltung. 2. Band. S. 134—136. Hamburg 1841.

b. Bremen und Deventer.

Mit dem Kartenschluß auf Bremen wurden viermal wöchentlich durch Reitpost auch Briefe nach dem Oldenburgischen befördert, während in dem Kartenschlusse nach Deventer Sendungen nach den Niederlanden, Großbritannien, Frankreich, Spanien und Portugal aufgenommen wurden. Für einfache Briefe nach Bremen erhob das Hamburger Stadtpostamt je 3 Schilling. Hinwärts bezog diese Gebühren Hamburg, herwärts Bremen. Hannover erhielt an Durchgangsgebühren 2 Schilling für jedes Lot oder 4 Mark Hamburger Kurant für jedes Pfund des Gesamtgewichts aller zwischen Hamburg und Bremen beförderten Durchgangssendungen. Für Briefe nach England erhob das Stadtpostamt bis zur Meeresküste 19 Schilling Hamburger Kurant. Zwischen Hamburg und Bremen wurde vom 1. Juli 1828 ab eine Personenpost eingerichtet.

c. Rostock und Wismar.

In diese Kartenschlüsse nahm das Stadtpostamt auch Briefe nach Pommern auf; Fahrpostsendungen dorthin beförderte das Preußische Oberpostamt.

d. Lübeck.

Mit Lübeck bestand ein täglicher Kartenschluß mit Reitpost und einmal wöchentlich durch Fahrpost. Die Gebühren betrugen für jeden einfachen Brief 2 Schilling, für Pakete bis 8 Pfund 4 Schilling und über 8 Pfund $^1/_2$ Schilling für das Pfund, für Geldsendungen bis 50 Taler 4 Schilling und bis 100 Taler 6 Schilling. Die freistädtischen Postämter in Lübeck und Hamburg behielten — jedes Postamt für sich — die für Sendungen dieses Kurses erhobenen Gebühren ungeteilt[13]).

Im Jahre 1836 hatte das Stadtpostamt folgende Verbindungen:

a) die Reitpost nach Lübeck,
b) die Briefpost nach Bremen,
c) die Bremer Fahrende Kommunionpost, deren vollständiger Titel lautete: »Königlich Großbritannisch-Hannoversche und Hansestadt Hamburgisch-Bremer fahrende Kommunionpost«,
d) die Lübecker Fahrende Post,
e) die holländische und englische Briefpost,
f) die pommersche reitende Post[14]).

4. Das Hamburger Stadtposthaus.

Der Hauptbetrieb des freistädtischen Postwesens spielte sich in dem Stadtposthause in der Straße »Im Grimm« Nr. 49 ab[15]). Nach dem Übergange des größten Teils des Hamburger Postwesens an den Großherzog von Berg im Jahre 1807 wurden die Großherzoglich Bergschen Briefposten in einem Gebäude in der Kleinen Bäckerstraße abgefertigt, während die Fahrposten von einem andern Postamte abgingen, das an der Ecke der Hohenbrücke (Hausnummer 100) lag; im Stadtposthause Im Grimm Nr. 49 wurden noch folgende der freistädtischen Verwaltung unterstellten Posten bearbeitet: Die Holländische, die Pommersche und die Lübecker Reitpost sowie die Lüneburger Post[16]). Als Napoleon jedoch das freistädtische Postwesen an in Hamburg neu eröffneten französischen Hauptpostamte im Jahre 1808 übertrug, wurden auch die erwähnten Posten bei dieser Verkehrsanstalt abgefertigt, die in der Straße Hohe Bleichen Nr. 224 sich befand, während die Fahrposten vom französischen Hauptpost-Fuhramte, Hohenbrücke Nr. 100, abgingen[17]). Nach Abzug der Franzosen nahm die freistädtische Postbehörde ihren Dienst im Stadtposthause »Im Grimm« Nr. 49 wieder auf[18]).

Die freistädtischen Postgebäude wurden im Jahre 1821 beim Übergange des hamburgischen Stadtpostwesens in die einstweilige Verwaltung des Staates vom Hamburger Fiskus mitübernommen. Als sie sich nach mehreren Jahren angesichts des wachsenden Verkehrs als zu klein erwiesen, wurde im Mai 1830 mit dem Bau eines neuen Posthauses auf dem Neuen Wall Nr. 110 begonnen. Auf diesem Grundstück, das dem Stadthause gegenüberlag, wurde ein geräumiges Stadtposthaus erbaut, worin alle Geschäftszweige des freistädtischen Postdienstes Unterkunft fanden, während das alte Stadtposthaus Im Grimm verkauft wurde[19]).

Aber auch dieses Gebäude, das am 1. Januar 1833 eröffnet wurde, erwies sich gegenüber dem stetigen Aufschwunge des Hamburger Handels und dem damit im Zusammenhang stehenden Wachsen des Postverkehrs schon bald als zu klein. So wurde unmittelbar nach dem großen Brande im Jahre 1842, von dem das Stadtposthaus verschont blieb, der Plan gefaßt, in der neu angelegten Poststraße ein neues umfangreiches Postgebäude aufzuführen. Darin sollten außer dem Freistädtischen Postamte auch die in Hamburg tätigen Postanstalten fremder Staaten sowie das Taxissche Postamt untergebracht werden. Für jedes Postamt war eine in sich geschlossene Hausabteilung mit besonderem Eingang in Aussicht genommen. Diesem Plane stimmten Preußen, Mecklenburg und Dänemark aber nicht zu. Deshalb mußte man sich darauf beschränken, das neue Gebäude für das freistädtische, das Taxissche, das hannoversche und das schwedische Postamt einzurichten. So wurde wenigstens eine teilweise örtliche Zentralisation des Hamburger Postverkehrs erreicht, denn fortan brauchte der Bote eines großen Handlungshauses, der Sendungen bei den 7 Postverwaltungen aufzuliefern oder daselbst abzuholen hatte, sich nur noch in 4 verschiedene Straßen zu begeben, wo jene Postämter lagen.

Im Jahre 1843 begannen die Arbeiten nach den Bauplänen des Professors Chateauneuf; sie konnten aber wegen der durch den großen Brand hervorgerufenen, außerordentlich lebhaften Bautätigkeit in der Stadt und wegen des zeitweiligen Mangels an Baumaterialien und Arbeitern erst 1848 zu Ende geführt werden. Nach Vollendung des Baues nahm das Stadtpostamt das Haus 13/15, das Taxissche Oberpostamt das Haus 19, das hannoversche Postamt das Haus 21 und endlich das schwedische Postamt im Jahre 1856 das Haus 17 in Benutzung, das bis zu diesem Zeitpunkt an ein Handlungsgeschäft vermietet gewesen war. Die Diensträume befanden sich zu ebener Erde; hier war für die Öffentlichkeit auch ein Zimmer zum Lesen der Briefe eingerichtet. Die oberen Räume dienten als Dienstwohnungen[20]).

An diesem stattlichen Postgebäude (Abb. 1) war besonders auffallend der große Turm, der 150 Fuß hoch war

[3]) Akten des ehemaligen Preußischen Generalpostamts in Berlin. Abt. XLIII Nr. 557.
[4]) F. Georg Buek. Wegweiser durch Hamburg. S. 252 und 253. Hamburg 1836.
[5]) Hamburgischer Staatskalender für das Jahr 1801.
[6]) Hamburgischer Staatskalender für das Jahr 1808.
[17]) Hamburgischer Staatskalender für das Jahr 1811. S. 84/85.
[18]) Hamburgischer Staatskalender für das Jahr 1816. S. 89.
[19]) F. Georg Buek. Wegweiser durch Hamburg und die umliegende Gegend. Hamburg 1836. S. 199.
[20]) J. Ronge. Die Post und Telegraphie in Hamburg. Hamburg 1887, S. 27.

und dessen oberste Plattform 167 Fuß über dem Elbflutmesser sich befand. Er diente zur Unterbringung der optischen Telegraphenstation. Auf der platten Zinne erhob sich das telegraphische Zeigerwerk; unmittelbar darunter war das Beobachtungszimmer eingerichtet, ein

diesen Turm gelegt; aber schon ein Jahr später verschwanden die Geräte wieder, weil die optische Leitung deren Gebrauchsfähigkeit erhebliche Schranken gezogen waren, von einer neu angelegten elektromagnetischen Leitung verdrängt wurde[21]).

Abb. 1.

Das Postgebäude und der Telegraph in Hamburg.

Achteck, worin jede Seite ihr besonderes Fenster hatte. In einem andern Turmzimmer hatte die Druckerei des Telegraphen ihren Platz erhalten. Der Apparat arbeitete mittels dreier Flügel, von denen jeder einen vollen Kreis beschrieb. Im ganzen konnten 511 verschiedene Zeichen gegeben und selbst lange Sätze mitgeteilt werden. Die Station wurde gleich nach Fertigstellung des Gebäudes in

Am 1. Januar 1868 ging zugleich mit dem fü städtischen Postbetriebe auch das Stadtpostgebäude in Benutzung der Postbehörde des Norddeutschen Bund über, die darin ein Norddeutsches Bundesoberpostamt e richtete.

[21]) J. Ronge. Die Post und Telegraphie in Hamburg. Ha burg 1887, S. 22.

5. Die Stadtbriefbeförderung in Hamburg[22]).

Bis zum Ende des 17. Jahrhunderts entbehrte Hamburg einer Stadtbriefzustellung. Den Anreiz zu einer solchen Einrichtung gab der Kaufmann Ulrich Moller durch seine im Dezember 1796 erschienene Druckschrift »Entwurf einer Fußboten-Post, sowohl für Hamburg als für die umliegenden Gegenden, durch Actien anzulegen«. Die Zeitverhältnisse waren diesem Plane günstig, und bald trat ein Ausschuß zusammen, der den Mollerschen Vorschlag durcharbeitete und seine Durchführung in die Hand nahm.

Abb. 2.

Hamburger Fußpostbote im 19. Jahrhundert.

lls Betriebskapital sollte ein Grundstock von 10 000 Mark Hamburger Kurant dienen. Dieses Kapital sollte durch ktien aufgebracht werden, deren jede auf 100 Mark lauete. Die zu gründende Gesellschaft sollte unter dem chutze des Rats stehen und ihre Leitung in den Händen ner aus 4 Mitgliedern zusammengesetzten Direktion lieen. Das Jahresgehalt des eigentlichen Betriebsleiters, es Postmeisters, wurde auf 1 500 Mark festgesetzt. Nachem der Rat den berichtigten und erweiterten Entwurf beätigt hatte, wurde der Betrieb der Fußbotenpost am 0. April 1797 eröffnet. Das Verkehrsnetz erstreckte sich orerst nur auf die inneren Stadtteile; hier befanden sich) Annahmestellen für Briefsendungen und kleine Pakete.

[22]) O. Tholotowsky. Zur Geschichte der Hamburger Stadtiefbeförderung. Mitteilungen des Vereins für Hamburgische eschichte. Band VI, Heft 3, Nr. 9. Hamburg 1897.

Aus diesen sogenannten »Nebencomptoirs« wurden die Sendungen viermal täglich durch 6 Boten abgeholt und nach dem Zentralamt der Fußbotenpost, Dornbusch 22, befördert, hier nach den einzelnen Zustellbezirken verteilt und dann an die Empfänger abgetragen.

Das Postgeld für einen einfachen Brief betrug 1 Schilling, für kleine Pakete bis zu 1 Pfund Gewicht 2 Schilling. Verschlossene Briefe konnten frei oder unfrei aufgeliefert werden; dagegen bestand Freimachungszwang bei unverschlossenen Briefsendungen und offenen Karten. Neben der Beförderung und Zustellung der in Hamburg aufgelieferten und nach Hamburg bestimmten Briefe und kleinen Pakete befaßte sich die Fußpost auch mit der Einsammlung und Weitergabe solcher Briefsendungen, die von den fremden Postämtern in Hamburg weitergesandt werden sollten. Haftpflicht bei Verlusten übernahm die Gesellschaft nicht.

Die Fußboten trugen einen bis übers Knie reichenden Dienstrock aus schwarzgrauem Tuche und einen großen schwarzen Filzhut. Auf der linken Brustseite war ein Blechschild mit dem Hamburger Wappen angebracht. Um den Leib hatten sie einen richtigen Briefkasten mit Einwurfsschlitz geschnallt, der zur Aufnahme der ihnen unterwegs übergebenen Sendungen diente und an dem eine Glocke hing; solange der Bote ging, läutete sie ständig. Der Briefkasten wurde später durch eine Ledertasche ersetzt (Abb. 2).

Die Boten hatten eine Sicherheit von 100 Reichstalern zu stellen; ihr Wochenlohn betrug 10 Mark Kurant. Infolge des guten Aufschwungs des Unternehmens konnte das Verkehrsnetz bereits vom 1. Juni 1797 ab auf die Vorstädte und das Landgebiet ausgedehnt werden. Zur besseren Überwachung des Betriebs wurden nunmehr auch alle Briefe im Hauptkontor durch Stempelabdruck mit der Abtragezeit bezeichnet. Seit 1. Mai 1798 erhob man für Briefe nach und von den Vorstädten St. Georg und St. Pauli außer der Briefgebühr von 1 Schilling noch ½ Schilling Zustellgeld. Sendungen nach Hamm, Horn, Eimsbüttel, Eppendorf, Harvestehude usw. kosteten neben dem Postgelde von 2 Schilling noch 1 Schilling Zustellgebühr. Im Jahre 1799 wurde auch für den inneren Stadtverkehr ein Zustellgeld von ½ Schilling eingeführt mit der Begründung, daß die Fußpostboten wegen der fortdauernden Teuerung mit ihrem bisherigen Lohne nicht auskommen könnten und daher Zulage haben müßten.

Während der Franzosenzeit blieb infolge der Bemühungen der Hamburger Kommerzdeputation die Fußbotenpost unbehelligt; sie befand sich damals schon jahrelang im alleinigen Besitze ihres Gründers, des Kaufmanns Ulrich Moller, der die anderen Aktienbesitzer abgefunden hatte. Als der Rats- und Bürgerschluß vom 15. November 1832 die Stadtpostverhältnisse neu ordnete, wurde auch der Fußbotenbetrieb als Teil des freistädtischen Postregals erklärt und Ende 1832 dem übrigen Stadtpostwesen angegliedert; eine Entschädigung empfingen Mollers Erben jedoch nicht. Seit 1. Januar 1835 bildete die Fußbotenpost eine Sonderabteilung des Stadtpostamts. Ihr Zentralbureau befand sich im Stadtposthause unter Leitung des Postkassiers Heckmann, dem mehrere Sekretäre zur Seite standen. Neu eingestellt wurden damals 4 Kastenleerer mit einem Jahresgehalt von je 300 Mark und 2 Landbriefträger mit je 500 Mark Gehalt. Die Annahmestellen wurden durch 8 Bezirksbureaus ersetzt und gleichzeitig in der Stadt und den Vorstädten St. Georg und St. Pauli 36 Briefkasten aufgestellt, in die aber nur unfrankierte Briefe — Briefmarken gab es damals noch nicht — ge-

legt werden durften. Sie wurden innerhalb der Stadt werktags dreimal und in den Vorstädten zweimal geleert; an Sonn- und Feiertagen fiel die letzte Leerung aus. Damals kosteten Briefe bis zu 1 Lot in der Stadt 1½, nach den Vorstädten 2 Schilling. Bei schwereren Sendungen stieg das Postgeld auf 1½ oder 2 Schilling für je 5 Lot; Zustellgeld wurde seitdem nicht mehr erhoben. Für Massenauflieferungen bestanden ermäßigte Gebühren, indem für 100 bis 200 Briefe nur zwei Drittel, für mehr als 200 Briefe nur die Hälfte des sonst üblichen Postgelds eingezogen wurden. Die Polizeidiener und Nachtwachen hatten auf die Briefkasten besonders zu achten und jeden sofort zu verhaften, der sie beschädigte oder beschmutzte. Im Jahre 1838 wurden diese Straßenbriefkasten wieder abgeschafft und durch eine »hinlängliche Zahl von Briefannahmebureaus« ersetzt, denn sie waren nur wenig benutzt worden, weil lediglich unfrankierte Briefe hineingelegt werden durften. Gleichzeitig führte man eine viermalige Stadtbriefzustellung ein. Das Postgeld für einfache Stadtbriefe setzte man, um diesen Verkehrszweig durch Verbilligung zu heben, auf 1 Schilling, für Vorortsbriefe auf 1½ Schilling herab. Bei schwereren Briefen erhöhte sich das Postgeld von 5 zu 5 Lot um 1, 1½ und 2 Schilling; die Gebührenermäßigungen bei Massenauflieferungen blieben bestehen.

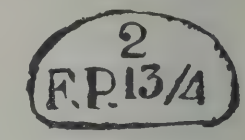
Das Hamburger Landgebiet zerfiel in die Landherrnschaften der Geestlande und der Marschlande. Die Landbriefe wurden erst seit dem 25. August 1851 regelmäßig täglich zugestellt und postseitig aus dem Landgebiete abgeholt. Früher mußten die Landbewohner ihre Briefe persönlich nach Hamburg bringen oder durch Bekannte dorthin befördern lassen. Vom 1. Januar 1852[23]) ab wurde der regelmäßige Postbotendienst nach und von den näher gelegenen Teilen des Hamburger Landgebiets zur Beförderung von Briefen, Geldern und kleinen Paketen noch erweitert. Zur Aufnahme unfrankierter gewöhnlicher Briefe nach Hamburg wurde damals in

a) Eimsbüttel,
b) Grindel, Hoheluft und Umgegend,
c) Harvestehude, Roterbaum usw.,
d) Borstel, Winterhude, Eppendorf usw.,
e) Langenhorn, Fuhlsbüttel und Umgegend,
f) Hamm, Horn usw.,
g) Hohenfelde, Uhlenhorst, Barmbeck, Eilbeck usw.,
h) Steinwerder und den nächstgelegenen Inseln

je 1 Briefkasten, zusammen also 8 Briefkasten, an passend gelegenen Häusern angebracht. Bei den Besitzern dieser Häuser durften Briefe, Pakete und Gelder bis 200 Mark freigemacht oder nicht freigemacht aufgeliefert werden. Man kann diese Hausbesitzer demnach mit den späteren Posthilfstelleninhabern vergleichen. Die Gebühren betrugen für Briefe 2 Schilling, für Pakete bis 5 Pfund und für Gelder bis 200 Mark 4 Schilling.

Um diese Zeit kamen zur Abstempelung der Stadtbriefe Stempel von nachstehender Form in Gebrauch (Abb. 3).

Abb. 3.



Die Zahl 2 bedeutet die Nummer der Zustellung. Da es vier Zustellungen gab, so kommen natürlich auch die Zahlen 1, 3 und 4 vor. F. P. ist die Abkürzung für Fußbotenpost.

Vom Jahre 1854 an durften auch Geldsendungen von mehr als 200 Mark bei den Briefannahmebureaus aufgeliefert werden; die Gebühr betrug bis 200 Mark 4 Schilling und für jede weiteren 100 Mark 1 Schilling[24]).

Erst das Jahr 1865 brachte einen weiteren bedeutsamen Fortschritt im Ausbau der Stadtbriefbeförderung und der Briefkasteneinrichtung. Seit dem 1. Januar 1865 nämlich wurden in der Stadt und den Vorstädten 40, im Landgebiete 22 Briefkasten aufgestellt, die — und das ist der Fortschritt gegenüber der früheren Briefkasteneinrichtung — zur Einlieferung aller gewöhnlichen Briefe und Drucksachen nach dem Hamburger Staatsgebiet und nach dem Auslande benutzt werden durften. Die Freimachung mußte durch Hamburger Briefmarken erfolgen; die Auslandsbriefe waren jedoch nach den vertraglichen Bestimmungen vom Stadtpostamte den in Hamburg befindlichen fremden Postämtern zu überweisen, sie konnten auch mit den Postwertzeichen dieser fremden Staaten beklebt werden. Die bestehenden Gebührensätze blieben unverändert; nur für freigemachte Ortsbriefe ermäßigte man seitdem das Postgeld für den einfachen Brief auf ½ Schilling. In der Stadt wurden die Briefsendungen werktags sechsmal, Sonntags viermal zugestellt. Die bisherigen Annahmebureaus wurden am 1. Januar 1865 aufgehoben[25]).

[23]) Veröffentlichung des Stadtpostamts im Hamburgischen Unpartheiischen Correspondenten Nr. 309 vom 31. Dezember 1851.

[24]) Hamburgischer Unpartheiischer Correspondent Nr. 280 vom 27. November 1854.

[25]) Akten des ehemaligen Preußischen Generalpostamts Sekt. VII. Nr. 37. Bd. II.

(Schluß folgt.)

Das schwedische Telegraphen- und Fernsprechwesen im Jahre 1926.

Von Ministerialamtmann W. Appel, Berlin.

Der Jahresbericht der Generaldirektion der schwedischen Telegraphen für das Jahr 1926 zeigt auf allen Gebieten der Draht- und Funktelegraphie und des Fernsprechwesens fast durchweg eine gesunde Aufwärtsentwicklung. Die Zunahme des Verkehrs und der Einnahmen hält sich im allgemeinen in den Grenzen von 3 bis 5 v H. An bemerkenswerten Ergebnissen ist nachstehendes zu verzeichnen.

Gliederung der Verwaltung.

Das Königreich Schweden umfaßt 448 459 qkm, wovon 37 878 qkm auf Binnengewässer entfallen. Die Einwohnerzahl belief sich am 31. Dezember 1926 auf 6 074 368. An der Spitze der Hauptverwaltung steht ein Generaldirektor. Ihm sind 6 Abteilungsdirektoren beigegeben, je einer für die allgemeine Verwaltung, das Rech-

nungswesen, das Beschaffungswesen, das Liniennetz, das Funkwesen und für den Verkehr. Hinsichtlich der Lokalbehörden ist das Land in 6 Bezirke eingeteilt, die in bezug auf den Bau und die Unterhaltung der Linien und Leitungen durch die Vorsteher von Bezirksbauämtern geleitet werden. Diese Bezirke sind wiederum in Linienabschnitte eingeteilt, wovon einer dem Vorsteher des Bezirksbauamts unmittelbar untersteht, während die übrigen von Telegrapheningenieuren verwaltet werden. Ein besonderes Bezirksamt befaßt sich ausschließlich mit der Einrichtung und Unterhaltung von Funkstellen. In bezug auf den Verkehr und das Rechnungswesen werden die Bezirke von besonderen Verkehrsdirektoren verwaltet. Von dieser Einteilung ausgenommen sind die von Direktoren geleiteten großen Telegraphenämter und Fernsprechämter in Stockholm und Göteborg und die vereinigten Telegraphen- und Fernsprechämter in Malmö und Sundsvall sowie die diesen 6 Ämtern unterstellten Telegraphen- und Fernsprechanstalten. Alle übrigen Telegraphen- und Fernsprechanstalten unterstehen einem Vorsteher. Jedes größere Amt bildet mit den ihm zugeteilten kleineren Telegraphen- und Fernsprechanstalten einen Abrechnungsbezirk. Die Zahl dieser Bezirke beträgt 146. Hinsichtlich der Berechnung der Ferngesprächsgebühren ist das Land in 286 Bezirke eingeteilt.

Personal.

An Telegraphen- und Fernsprechpersonal waren am Schlusse des Berichtsjahres beschäftigt:

	Beamte	Ständige Hilfsarbeiter	Nichtständige Hilfsarbeiter	Arbeiter	Zusammen
Bei der Hauptverwaltung	184	86	—	8	278
Bei den Bezirks-Bauämtern	1 013	94	—	2 463	3 570
Bei den Verkehrsdirektionen u. den Verkehrsanstalten	3 002	5 644	1 710	—	10 356
Bei dem Funk-Bezirksamt und den Funkanstalten.	43	51	—	25	119
In den Werkstätten	26	59	—	811	896
Im ganzen 1926	4 268	5 934	1 710	3 307	15 219
Dagegen Ende 1925	4 180	5 918	1 695	3 218	15 041
Zunahme	88	16	15	59	178 =1,17 vH

Auffällig ist die hohe Zahl der weiblichen Beamten, die mit 9 950 Köpfen mehr als die Hälfte des Personals ausmachen. Dabei sind in diesen Zahlen nicht einbegriffen 2 570 Frauen als Leiter der Fernsprechhilfsstellen, deren Bezahlung Sache der Fernsprechteilnehmer ist, und ferner 1 085 Frauen zur Beaufsichtigung selbständiger öffentlicher Fernsprechstellen. Im Einklang mit der Zunahme des Personals steht die Steigerung der Gehälter usw. von 34,1 Millionen Kr. um 2,3 vH auf 34,9 Millionen Kr. Erwähnenswert sind die Zulagen für die Beschäftigung in der kalten Zone (rund 51 000 Kr.), die Entschädigungen für Überstunden (rund 393 000 Kr.) und die Teuerungszulagen (rund 5 Millionen Kr.).

Verkehrsanstalten.

Die Zahl der Fernsprechanstalten ist um 75 auf 4 668 angewachsen, die der Telegraphenanstalten um 44 auf 3 648, und zwar entfielen auf

Fernsprechanstalten:		
staatliche Bezirksämter	144	
» Fernsprechanstalten	3 401	
selbständige öffentliche Fernsprechstellen	1 089	
private Fernsprechanstalten	34	4 668,
Telegraphenanstalten:		
a) staatliche:		
Bezirksämter	144	
Zweigämter	18	
für den Telegraphenverkehr geöffnete Fernsprechanstalten	1 481	
Annahmestellen	65	
b) Eisenbahnanstalten:		
bei Staatsbahnen	639	
bei Privatbahnen	1 301	3 648,

dazu kommen noch 3 Semaphorstellen, 16 Küstenfunkstellen, 4 Goniometer-Funkanlagen, 312 Bordfunkstellen, 7 staatliche, 22 private Rundfunksendestellen.

Die Fernsprechnetze in Stockholm und Göteborg umfassen mehrere Ortsämter, die untereinander nach dem »trunking«-System verbunden sind. In Stockholm ist ein Fernsprechamt für reinen Selbstanschlußbetrieb (System Hultman-Ericson) eingerichtet, 7 Ämter für ZB-Betrieb und 2 Ämter für OB-Betrieb. Von den 3 Göteborger Fernsprechämtern arbeiten 2 mit ZB, 1 mit OB. In 16 Orten sind die Vermittlungsämter für ZB-Betrieb eingerichtet (davon 1 halbautomatisch, System Western Electric); in weiteren 8 Orten werden Glühlampen und OB benutzt. Sonst werden überall Klappenschränke für OB-Betrieb verwendet. Von den 3 648 Telegraphenanstalten halten ab

ununterbrochen Dienst	48
vollen Tagesdienst	1 499
beschränkten Dienst	2 101
zusammen	3 648.

414 Anstalten mit beschränktem Dienste nehmen nur am innerschwedischen Telegrammverkehr teil; alle übrigen Telegraphenanstalten sind auch für den Welttelegraphenverkehr geöffnet.

Verkehrsergebnisse.

a) Die Einnahme aus dem Fernsprechverkehr ist um 4,9 vH gegen das Vorjahr gestiegen. Die Zahl der Gespräche zeigt im Durchschnitt eine Zunahme von 3,4 vH. Es entfielen auf

	Stück	Einnahme (Kr.)
Ortsgespräche	623 794 100	1 900 246
Gespräche innerhalb der einzelnen Gebührenbezirke	1 233 152	
Gespräche von Bezirk zu Bezirk	36 406 339	22 596 181
Auslandsgespräche, abgehend	308 172	1 400 470
ankommend	275 660	
im Durchgang	56 077	
im ganzen	662 073 500	25 896 897
dagegen 1925	640 318 200	24 685 251.

Bei den Gesprächen von Bezirk zu Bezirk entfielen 1,9 v H der Gebühreneinheiten zu 3 Minuten auf dringende Gespräche; bei den Gesprächen nach und vom Ausland ist der Anteil der dringenden trotz der teueren Gebühren mit 4,8 v H der Gebühreneinheiten wesentlich höher. Für dringende Ferngespräche des Auslandsverkehrs wird, den zwischenstaatlichen Abmachungen entsprechend, das Dreifache der Gebühr für ein in dieselbe Verkehrszeit fallendes gewöhnliches Gespräch erhoben; im Inlandsverkehr wird dagegen nur die doppelte Gebühr berechnet. Von der Einrichtung der Blitzgespräche im Fernverkehr ist ein verschwindend geringer Gebrauch gemacht worden; während des ganzen Jahres sind nur 14 Stück vorgekommen. Der Fernsprechverkehr mit dem Ausland erstreckt sich, der geographischen Lage und den wirtschaftlichen Beziehungen entsprechend, vorwiegend auf Dänemark und Norwegen; Deutschland steht mit mehr als $^1/_5$ des Gesamtverkehrs an dritter Stelle. Die übrigen Länder fallen kaum ins Gewicht. Nachstehend die Verteilung:

	v H
Dänemark	41,91
Norwegen	32,64
Deutschland	21,20
Finnland	3,92
Danzig, Österreich, Schweiz, Tschechoslowakei	0,33.

Für den Inlandsfernsprechverkehr besteht ein Zonentarif für die Gesprächseinheit von 3 Minuten; die Gebühr wird nach dem geographischen Abstand der beiden Gebührenpunkte berechnet, zu deren Bezirk die Abgangs- und Ankunftssprechstelle gehören. Für die verkehrsschwache Zeit von 7 bis 9 Uhr und von 18 bis 23 Uhr gilt ein ermäßigter Satz. Es betragen (in Öre)

bei einer Entfernung	die gewöhnlichen Gebühren	die ermäßigten Gebühren
bis zu 45 km	20	20
über 45 bis 90 km	30	30
» 90 » 180 »	50	40
» 180 » 270 »	70	50
» 270 » 450 »	90	60
» 450 » 540 »	110	70
» 540 » 630 »	130	80
» 630 » 720 »	160	90
» 720 » 810 »	200	100
von mehr als 810 »	250	120.

Für den Auslandsverkehr ist die verkehrsschwache Zeit nicht einheitlich festgesetzt. Im Verkehr mit Dänemark gelten als solche die Stunden von 18 bis 23 Uhr, mit Norwegen 7 bis 9 und 18 bis 23 Uhr, mit Deutschland und darüber hinaus die Nachtstunden von 21 bis 8 Uhr.

b) Die Gesamteinnahme aus dem Telegrammverkehr zeigt eine Abnahme von 2,5 v H gegen das Vorjahr, obwohl die Verkehrszahlen eine geringe Zunahme von 0,3 v H aufweisen. Auch in Schweden beginnt sich also die Abwanderung des Schnellnachrichtenverkehrs von der Telegraphie zum Fernsprecher zu zeigen. Die Verschlechterung des Finanzergebnisses wird vorwiegend darauf zurückgeführt, daß seit dem 1. April 1926 über den Telegrammwechselverkehr mit Deutschland nach den Vorschriften der Vollzugsordnung zum Welttelegraphenvertrag Einzelabrechnung stattfindet, während früher die erhobenen Gebühren dem Aufgabeland ungeteilt verblieben. Es wurden bearbeitet:

	Stück	Einnahme (Kr
im innerschwedischen Verkehr	2 738 037	3 951 46
Auslandstelegramme,		
abgehend	1 186 657	1 807 30
ankommend	1 263 426	1 172 59
im Durchgang	1 238 940	591 12
sonstige Einnahmen	—	220 14
im ganzen	6 427 060	7 742 62

Abgesehen von den gewöhnlichen Telegrammen befinden sich unter der beförderten Gesamtzahl an besonderen Telegrammen:

	Stück
Staatstelegramme	84 004
dringende Telegramme	86 073
telegraphische Postanweisungen	91 511
Pressetelegramme	26 523
zurückgestellte (LC) Telegramme	58 555
Wochenendtelegramme (WLT)	2 351
Funkbriefe (RLT)	15 748
Weihnachts-Funkbriefe (XL)	10 523
Ortstelegramme	491 862
Eisenbahntelegramme	142 716
Lx-Telegramme für besondere Anlässe (auf Schmuckblatt)	1 499 471

Ganz besonders auffallend ist die hohe Zahl der Lx-Telegramme, die über die Hälfte (54,1 v H) aller Inlandstelegramme hinausgehen. Die Zuschläge für die Ausfertigung auf Schmuckblatt bringen der Telegraphenverwaltung zweifellos eine beträchtliche Mehreinnahme. In Deutschland ist man von diesem günstigen Verhältnis noch sehr weit entfernt. Im Auslandsverkehr ist Deutschland wie beim Fernsprechverkehr mit einem Fünftel beteiligt und steht damit an zweiter Stelle. Es ergibt sich folgende Verteilung:

	v H
Großbritannien	21,7
Deutschland	20,1
Dänemark	8,3
Norwegen	7,6
Finnland	6,5
Frankreich	5,8
Niederlande	4,7
andere europäische Länder	15,1
außereuropäische Länder	10,2

Hinsichtlich der benachbarten nordischen Reiche ergibt ein Vergleich mit dem Fernsprechverkehr, daß eine starke Abwanderung der Telegramme stattgefunden hat. Von der Gesamtzahl der Telegramme sind 0,2 v H gleich 8 632 Stück unzustellbar geblieben. Die Zahl der vereinbarten Kurzanschriften belief sich Ende 1926 auf 8 500 Stück.

Die innerschwedische Telegrammgebühr ist gegenwärtig auf 10 Öre für das Wort eines gewöhnlichen, 5 Öre für das Wort eines Pressetelegramms festgesetzt, Mindestgebühr 50 Öre für das Telegramm.

Außer dem vorstehend angegebenen Verkehr sind noch folgende Telegramme ohne Mitwirkung der schwedischen Reichstelegraphenverwaltung befördert worden:

	Stück
durch Eisenbahntelegraph	20 937
durch die Funktelegraphenanstalten für den Flugverkehr	8 695
durch die meteorologische Zentralstelle	22 225
zwischen schwedischen Schiffen und fremden Küstenfunkstellen	18 684

	Stück
durch schwedische Küstenfunkstellen an Bordfunkstellen	21 657
durch schwedische Küstenfunkstellen an Landfunkstellen	323 916
zwischen schwedischen Bordfunkstellen	44 915

Zahl der Fernsprechteilnehmer und der Apparate.

Es waren vorhanden:	Ende 1926	Ende 1925	Zunahme v H e
Fernsprechhauptanschlüsse	366 482	352 722	3,9
Fernsprechnebenanschlüsse	65 066	63 202	2,9

Mit Ausnahme von 1 163 Apparaten sind alle Apparate für den ausschließlichen privaten Gebrauch des Teilnehmers bestimmt. Dagegen sind die 1 163 Apparate gegen Zahlung einer Sondergebühr für den allgemeinen öffentlichen Gebrauch freigegeben. Diese Sondergebühr beträgt im allgemeinen die Hälfte der gewöhnlichen Teilnehmergebühren. Die Zunahme gegen das Vorjahr entspricht fast genau der Steigerung beim Fernsprechverkehr. Für jeden Hauptanschluß ist eine Zulassungsgebühr von 25 Kr., für jeden Nebenanschluß eine solche von 10 Kr. zu entrichten. Die Anschlußgebühren sind seit dem 1. Juli 1924 auf nachstehender Grundlage geregelt:

I. In Orten, wo die Telegraphenverwaltung die Kosten für die Diensträume und den Betrieb trägt, d. h. im allgemeinen da, wo mindestens 50 Teilnehmer angeschlossen sind.

Teilnehmerklasse	Bei einem Höchstsatz von jährlich	Vierteljahrsgebühr in Kronen A	B	C
1	1200 Ortsgesprächen oder Gesprächen mit den zugeteilten Landorten sowie gebührenfreien Bezirksgesprächen	20,—	20,—	17,50
2	2500 desgl.	32,50	32,50	27,50
3	5000 desgl.	57,50	52,50	45,—
4	8000 desgl.	80,—	75,—	60,—
5	mehr als 8000 desgl.	90,—	85,—	70,—

Die Gebührenstaffel I A gilt für die Städte Stockholm und Göteborg. Die Gebührenstaffel I B gilt für die Fernsprechnetze in den Gebührenbezirken Stockholm und Göteborg (mit Ausnahme der Ortsnetze in diesen beiden Städten) und in den Bezirken, zwischen denen für Ferngespräche keine Einzelgebühren erhoben werden. Das sind die Gebührenbezirke Eslöf, Lund, Malmö und Trälleborg einerseits und Helsingborg, Klippan, Landskrona und Angelholm anderseits, und schließlich die Gebührenbezirke Stockholm und Södertälje. Überdies können Ferngespräche ohne Ansatz von Einzelgebühren zwischen den Teilnehmern ausgetauscht werden, die an Ortsnetze in denselben Gebührenbezirken angeschlossen sind. Die Gebührenstaffel I C gilt für die übrigen Fernsprechnetze der Gruppe I.

II. In Orten, wo die Teilnehmer die Kosten für die Diensträume und den Betrieb selbst zu tragen haben. In diesen Netzen besteht hinsichtlich der Ortsgespräche keine Beschränkung; sie können in beliebiger Zahl geführt werden.

Teilnehmerklasse	Bei einem Höchstsatz von jährlich	Vierteljahrsgebühr in Kronen A	B
1	900 Gesprächen mit den zugeteilten Landorten sowie gebührenfreien Bezirksgesprächen	15,—	12,50
2	2000 desgl.	30,—	25,—
3	4000 desgl.	47,50	37,50
4	mehr als 4000 desgl.	65,—	52,50

Die Gebührenstaffel II A gilt für die unter I B aufgeführten Gebührenbezirke. Ferngespräche können ohne Ansatz von Einzelgebühren zwischen den Teilnehmern ausgetauscht werden, die an Ortsnetze in denselben Gebührenbezirken angeschlossen sind. Die Gebührenstaffel II B gilt für die übrigen Fernsprechnetze der Gruppe II.

III. In den schwach bevölkerten Gegenden des Landes wird, vorausgesetzt daß die Teilnehmer die Kosten für die Diensträume und den Betrieb tragen, eine ermäßigte Gebühr von vierteljährlich 7,50 Kr. (Gruppe II C) erhoben.

Die Vierteljahresgebühr für einen Nebenanschluß beträgt 12,50 Kr.

Hiernach ergibt sich folgende Verteilung der insgesamt vorhandenen 366 334 Fernsprechanschlüsse auf die einzelnen Gruppen:

Teilnehmerklasse	Gebührenstaffel I A	I B	I C	II A	II B	II C	Zusammen Stück	v H
—.....	—	—	—	—	—	2 155	2 155	0,6
1.....	58 294	40 466	82 235	2 457	24 410	—	207 862	56,7
2.....	32 789	15 708	49 456	608	7 022	—	105 583	28,8
3.....	14 910	4 434	11 062	79	331	—	30 816	8,4
4.....	4 671	1 201	2 129	13	24	—	8 038	2,2
5.....	2 001	414	712	—	—	—	3 127	0,9
außerdem.....	3 712	1 702	3 250	34	55	—	*) 8 753	2,4
Im ganzen....	116 377	63 925	148 844	3 191	31 842	2 155	366 334	100,0

*) Davon Anschlüsse von Angehörigen der Tel.-Verw..... 7 769
Anschlüsse von Dampfschiffen..... 122
Zeitweilige Anschlüsse..... 862
Zusammen.... 8 753

Die Gesamteinnahme aus den Teilnehmergebühren einschließlich der Zulassungsgebühren (25 Kr. für den Hauptanschluß und 10 Kr. für den Nebenanschluß) und der Kosten der ersten Einrichtung hat rund 46,5 Millionen Kronen ergeben, d. i. eine Steigerung von 3,9 v H gegen das Vorjahr.

Die Funkstellen zum Telegraphieren und Fernsprechen an Bord schwedischer Schiffe (255 Stück) werden von der Telegraphenverwaltung eingerichtet und den Schiffseignern mietweise überlassen. Jahreseinnahme hierfür 683 446 Kr.

Im Laufe des Berichtsjahrs ist die Zahl der an die staatlichen Fernsprechnetze angeschlossenen Apparate um 3,6 v H auf 438 059 Stück gestiegen. Außerdem waren in privaten Netzen und bei den Eisenbahnen weitere 12 587 Apparate in Betrieb. Daraus ergibt sich für Stockholm ein Durchschnitt von 286,8 Fernsprechapparaten auf je 1 000 Einwohner, und für das gesamte Königreich 74,2 auf je 1 000 Einwohner. Für den Telegraphenbetrieb sind 6 580 Apparate eingestellt, davon 3 539 für Eisenbahnleitungen. An Telegraphenapparaten sind die Systeme Morse Simplex und Morse Duplex, Wheatstone-Creed und Klopfer in Gebrauch.

Rundfunk.

Entsprechend der landesgesetzlichen Reglung liegt der technische Betrieb der Sendestellen in der Hand der Telegraphenverwaltung, wogegen eine Privatgesellschaft (Aktiebolaget Radiotjänst) die Rundfunknachrichten liefert. Der Telegraphenverwaltung gehören die Sendestellen in Stockholm, Göteborg, Karlsborg, Malmö, Sundsvall, Boden und Östersund. Außerdem bestanden Ende 1926 22 kleinere Übertragungssendestellen im Besitz privater Gruppen. Der Bau einer Großsendestelle in Motala ist im Gange. — Die Zahl der Rundfunkhörer ist von 125 591 auf 242 559 gestiegen, das sind rund 40 Hörer auf je 1 000 Einwohner. Anfang 1926 ist die Jahresgebühr von 12 auf 10 Kr. ermäßigt worden. Aus den Teilnehmergebühren hat sich 1926 eine Jahreseinnahme von rund 2 Millionen Kronen ergeben; ungefähr die Hälfte fließt der Aktiengesellschaft »Radiotjänst« zu.

Linien und Leitungen.

Die Gesamtlänge der staatlichen Telegraphenlinien und der Fernsprechverbindungslinien beläuft sich auf 41 124 km oberirdische Linien (an Stangen) und auf 3 903 km Kabel, zusammen 45 027 km. Die Stangen der oberirdischen Linien waren, was sich aus dem großen Holzreichtum des Landes erklärt, zu einem großen Teile (rund 17 000 km) nicht zubereitet. Von den Kabeln sind 937 km Seekabel, 2 101 km Landkabel und 865 km Luftkabel. Die Arbeiten zur Auslegung eines Fernsprechkabels Stockholm–Upsala sind bereits in Angriff genommen. Einschließlich der Teilnehmerleitungen ergibt sich eine Gesamtlänge der Leitungen von 843 714 km, davo 112 147 km in Kabeln. Dazu kommen noch 8 322 k Linien mit 60 596 km Leitungen in Eigentum der Eise bahnen und 3 904 km Fernsprechanschlußleitungen i Besitz der noch bestehenden 14 privaten Fernsprechgesel schaften. Hierbei handelt es sich um die Fernsprechgesel schaft »Alfta«, deren Wirkungskreis auf den Westteil de Provinz Helsingland beschränkt ist und um 13 kleine Gesellschaften in Mittel- und Nordschweden, deren B deutung verhältnismäßig gering ist.

Wohlfahrtseinrichtungen.

Die Ruhegehaltszuschußkasse für die Beamten de Telegraphenverwaltung verfügt über einen Bestand vo nahezu 18 Millionen Kronen. Zu den Ruhegehältern de Personals hat die Telegraphenverwaltung 65 v H Zuschu zu leisten; dieser Zuschuß hat 1926 429 664 Kr. b tragen. Für die Witwen und Waisen der Beamten bestel eine besondere Kasse, deren Mittel auf 6,1 Millione Kronen angewachsen sind. Die Telegraphenverwaltun hat diese Kasse durch Zuweisung von 42 591 Kr. g stärkt; an Zahlungen sind im Berichtsjahr 119 601 K geleistet. Seit dem 1. Juli 1925 leisten die weibliche Beamten Gehaltsabzüge zur Ansammlung von Mittel für die Gewährung von Waisengeldern. Im Berichtsjah sind bereits 822 Kr. Waisengeld gezahlt.

Die Ruhegehaltskasse für die Arbeiter der Tel graphenverwaltung besitzt rund 5 Millionen Kronen. Fü 1926 hat die Telegraphenverwaltung einen Betrag vo 215 430 Kr. beigesteuert; gezahlt sind an Ruhegehälter 38 726 Kr.

Schließlich besteht noch eine Hilfskasse zur Gewährun von Unterstützungen an die ehemaligen Mitglieder de Ruhegehaltskasse der Telegraphenverwaltung und ih Hinterbliebenen. Diese Kasse verfügt über 1,4 Millione Kronen und hat 1926 an Unterstützungen 29 868 K gezahlt.

Finanzergebnis.

Die Einnahmen der Telegraphenverwaltung schließe im Berichtsjahr mit 85,3 Millionen Kronen, die Ausgabe mit 67,6 Millionen Kronen ab, so daß ein Überschuß vo 17,7 Millionen Kronen verbleibt. Gegen das Vorjah sind dabei die Einnahmen um 4,4 v H, die Ausgaben u 4 v H und der Überschuß um 5,9 v H gestiegen. An de Einnahmen ist das Fernsprechwesen mit 72,35, d Telegraphie mit 7,75, die Funktelegraphie mit 2,8 Mi lionen Kronen beteiligt; 2,4 Millionen Kronen sind a Mieten eingekommen. Bei den Ausgaben entfällt de Hauptteil auf Gehälter (34,9 Millionen Kronen), Unte haltung und Erneuerung der Betriebseinrichtungen (17, und Rücklagen (2,8). Der Rest der Ausgaben setzt si vorwiegend aus Sachkosten (Miete, Beleuchtung, He zung u. a. m.) zusammen.

Die Deutsche Reichspost auf der Fischereiwirtschaftlichen Ausstellung in Kiel.

Von Oberpostinspektor Bethge, Berlin.

Wegen der mannigfachen Beziehungen zwischen der Deutschen Reichspost und der Fischereiwirtschaft hatte sich die Deutsche Reichspost an der Fischereiwirtschaftlichen Ausstellung, die vom 14. bis 22. Mai zugleich mit dem ersten deutschen Fischereikongreß in Kiel stattfand, als Aussteller beteiligt. Die Ausstellung wurde aus Anl des 50jährigen Bestehens des Central-Fischerei-Vereins f Schleswig-Holstein E. V. von diesem in der Nordostse halle, in der gleichzeitig die Jagdausstellung des Lande vereins Schleswig-Holstein-Lauenburg des allgemein

deutschen Jagdschutzvereins stattfand, veranstaltet. Dem Ehrenausschuß der Ausstellung gehörte auch der Präsident der Oberpostdirektion Kiel an.

In Gemeinschaft mit der Deutschen Betriebsgesellschaft für drahtlose Telegrafie m. b. H. in Berlin (Debeg), der Nordischen Rundfunk AG in Hamburg, Bremen, Hannover und Kiel (Norag) und der Hochseerundfunk G. m. b. H. in Hamburg hatte es sich die Deutsche Reichspost zur Aufgabe gestellt, weiten Kreisen vor Augen zu führen, in welchem Umfange die Verkehrseinrichtungen der Deutschen Reichspost und die Nachrichtenmittel der Betriebsgesellschaften wirtschaftlichen Zwecken dienstbar gemacht werden. Zur Veranschaulichung der draht- und funktelegraphischen Verkehrsmittel zum Besten der Fischerei in den verschiedenen Sonderdiensten, wie Wetter-, Schiffs-, Hochwasser-, Windwarnungs-, Eiswarnungs- und Schiffsmeldedienste sowie der Kabelanlagen usw. waren im Benehmen mit den Oberpostdirektionen Hamburg, Bremen und Oldenburg (Oldb.) sowie mit dem Telegraphentechnischen Reichsamt von der Oberpostdirektion Kiel eine Reihe von Ausstellungsstücken des Seekabel- und Seefunkwesens sowie anderer in das Gebiet der Fischerei und des Seewesens fallender Gegenstände ausgestellt worden. Eine Ansicht über die gemeinsame Ausstellungsgruppe der Deutschen Reichspost und der Gesellschaften gibt die Abbildung 1. Die Gruppe enthielt zahlreiche Abbildungen nach alten Kupferstichen und Lithographien aus der Sammlung des Reichspostmuseums. Es befanden sich darunter Bilder von drei Segelschiffen nach Handzeichnungen von Antoine, Berlin 1897, von zwei Hamburger Schiffen aus dem Jahre 1867, von einem venezianischen Dogenschiff, Venedig 1729, von Segelschiffen und Booten nach Gemälden von William van der Velde (1633—1707) und von Ludolf Bakhuizen (1631—1708), eines heimkehrenden Ostindienfahrers und verschiedener zur Jamaica-Flotte gehöriger Schiffe. Im Vordergrunde der Abbildung 2 befindet sich im Glaskasten das von der Oberpostdirektion Oldenburg ausgestellte Modell des Kabeldampfers »Stephan«; von der Oberpostdirektion Oldenburg waren weiter aufgestellt: Lichtbilder mit Aufnahmen der Hauptfunkstelle Norddeich sowie Schaltbilder und Schaubilder über die Entwicklung des Verkehrs dieser Funkstelle, ein Schaubild über die durch Schiffsanker und Fischnetze in den letzten Jahren verursachten Beschädigungen der Seekabel und der für ihre Instandsetzung aufgewendeten Kosten, ein Suchanker für die Instandsetzung

Abb. 1.

Ausstellungsgruppe der Deutschen Reichspost, der Norag und der Hochseerundfunk G. m. b. H. auf der Fischereiwirtschaftlichen Ausstellung in Kiel.

von Seekabeln und eine Kabelboje für den gleichen Zweck, Bilderständer mit Bildern von Kabelarbeiten, durch Schiffsanker und Fischnetze beschädigte Seekabelstücke. Die Oberpostdirektion Hamburg hatte zeichnerische Darstellungen mit Erklärungen der Zeitballsäule Cuxhaven und eine Darstellung des Schiffsmeldedienstes der Unterelbe, die Oberpostdirektion Bremen Ferndrucker und anderes Gerät zur Beförderung von Schiffsmeldungen und eine Darstellung des Schiffsmeldedienstes auf der Unterweser beigetragen. Von der Oberpostdirektion Kiel waren eine plastische Darstellung eines Deiches mit Warnungszeichen

breitung der meteorologischen Hochseerundfunk-Nachrichten ausgestellt. Die Debeg war an der Ausstellung mit einem Telefunkenbordpeiler, einem Funkabstandsempfänger, einer Schrank-Bordfunkstelle mit Zubehör, einem Eismeldedienstempfänger und verschiedenen Rundfunkempfangsapparaten mit Lautsprechern beteiligt. Die Norag hatte das Modell des großen Hamburger Funksaales und Abbildungen des Senders in Lokstedt sowie Lichtbilder des Hamburger Rundfunksenders beigetragen. Auch die Deutsche Seewarte war auf der Ausstellung vertreten. Sie hatte aus den mit den Nachrichtendiensten der Deutschen

Abb. 2.

Stand der Deutschen Reichspost auf der Fischereiwirtschaftlichen Ausstellung in Kiel.

zum Schutz der Kabel sowie Lichtbilder von Kabelhäusern, Kabelbaken und Kabelwarnungszeichen geliefert worden. Ferner waren ein Modell des Kieler Rundfunksenders, Schaubilder über die Seenotmeldedienste, das Modell eines im Winter für die Postbeförderung zwischen Barth und Zingst benutzten Segelschlittens, eine bildliche Darstellung eines Fernsprechverkehrs mit Schiffen in See, das Schaltbild eines Funksprechsenders für kleine Fahrzeuge und Schaltbilder von Drei- und Vierröhrenempfängern für den Fischereibetrieb ausgestellt. Der deutsche Hochseerundfunk hatte Bilder des Funksprechsenders der Deutschen Reichspost, der für die Verbreitung der Hochseerundfunk-Nachrichten benutzt wird, gebracht. Außerdem hatte er Hochseerundfunk-Empfangsgeräte (Drei- und Fünfröhrenempfänger) und Übersichtskarten über die Entstehung und Ver-

Reichspost in Beziehung stehenden Gebieten u. a. bildliche und graphische Darstellungen der Wetternachrichten, der Wetternachrichtendienste und Sturmwarnungsdienste, Lichtbilder von Einrichtungen der Nachrichtenabteilung der Deutschen Seewarte, Bildfunkübertragungen von Schiffen, Funkwetterschlüssel, Dienstwerke des über die Hauptfunkstelle der Deutschen Reichspost in Norddeich abgewickelten Seeobsdienstes, eine Schiffswetterhütte für Bordbeobachtungszwecke beim Seeobsdienst der Deutschen Seewarte und zahlreiche andere Gegenstände ausgestellt.

Der die Nachrichtenmittel usw. umfassende Teil der Ausstellung fand allgemein Anklang und erfreute sich eines guten Besuches. Die Ausstellung der Deutschen Reichspost wurde denn auch mit der silbernen Medaille ausgezeichnet

Schriftwerke.

Die Beamtenausschüsse der Deutschen Reichspost. Von Dr. jur. Paul Müller, Postrat im Reichspostministerium. Bd. 38 des Sammelwerkes »Post und Telegraphie in Wissenschaft und Praxis«, 127 Seiten, Preis 2,80 *RM*, für Angehörige der Deutschen Reichspost bei Bestellung auf amtlichem Wege 1,80 *RM*. 1927. Verlag für Verkehrswissenschaft, Berlin-Lichterfelde.

Mit dem vorliegenden Buch ist in die Schriftenreihe »Post und Telegraphie in Wissenschaft und Praxis« ein Kommentar zu dem Erlaß des Reichspostministers über Bildung und Aufgaben der Beamtenausschüsse im Bereiche der Deutschen Reichspost vom 25. Juni 1920/24. April 1922 (Amtsbl 1920 S. 225/1922 S. 61) aufgenommen worden. Die in der Reichsverfassung vom 11. August 1919 Art. 130 vorgesehenen Beamtenvertretungen entbehren noch immer der gesetzlichen Reglung, so daß die von den einzelnen Verwaltungen erlassenen Verordnungen über Beamtenausschüsse für eine längere Zeit Geltung erlangt haben, als bei ihrer Schaffung vorgesehen war, ein Beweis dafür, daß sich die in ihnen getroffene Reglung im großen und ganzen bewährt hat. Das gilt auch für den genannten Erlaß des Reichspostministers.

Es ist ein verdienstvolles Werk des Sachbearbeiters im Reichspostministerium, daß er, gestützt auf jahrelange praktische Erfahrungen, die einzelnen Bestimmungen des Erlasses und der im Jahre 1926 aufgestellten Wahlordnung (Beiblatt zum Amtsbl Nr. 84 von 1926) zusammengefaßt und erläutert hat. Bereits im Archiv für Post und Telegraphie 1922 S. 367 f. hat er zu den damals bestehenden Zweifeln bei der Auslegung des Erlasses Stellung genommen. Die Ausführungen in dem vorliegenden Werk zeichnen sich ebenso wie die früheren durch ihre Klarheit und Kürze aus. Dem Kommentar schickt der Verfasser eine Einführung voraus, in der er die geschichtliche Entwicklung des Beamtenausschußerlasses schildert und dem Leser einen Überblick über den wesentlichen Inhalt des Erlasses und der Wahlordnung gibt. In die Erläuterungen zu den einzelnen Paragraphen des Beamtenausschußerlasses sind die Ausführungsbestimmungen des Reichspostministeriums (Amtsbl 1920 S. 245) sowie die zahlreichen im Nachrichtenblatt und im Amtsblatt verstreuten Verfügungen eingearbeitet, in denen der Reichspostminister zu den bei Auslegung des Erlasses aufgetauchten Zweifeln Stellung genommen hat. Daneben sind auch zahlreiche Einzelentscheidungen des Reichspostministers, z. B. für den Fall der Wahl in zwei oder mehrere Ausschüsse, berücksichtigt, darunter auch Entscheidungen, die in Schreiben des Reichspostministers an den Hauptbeamtenausschuß getroffen sind. Hervorzuheben sind bei den Ausführungen über die Auskunfterteilung an die Ausschüsse (§ 34) die Bemerkungen des Verfassers über die Einsichtnahme in die Personalakten eines Beamten durch ein bevollmächtigtes Mitglied der Beamtenvertretung. Besonders wertvoll sind ferner die ausführlichen Erläuterungen zu den Bestimmungen des Erlasses über die gutachtliche Anhörung und Mitwirkung der Beamtenausschüsse und über den Beschwerdeweg. Eingehend nimmt der Verfasser zu der viel umstrittenen Frage Stellung, welcher Ausschuß, der Ortsbeamtenausschuß oder der Bezirksbeamtenausschuß, bei Verhängung von Ordnungsstrafen und bei der Einlegung von Beschwerden gegen Strafverfügungen zu hören ist, und läßt sich darüber aus, welche Bedeutung »die Mitwirkung« des Beamtenausschusses hat. In den Erläuterungen zu den §§ 41 bis 44 sowie 48 und 49 finden die Mitglieder der Beamtenausschüsse und die Amtsvorsteher die Klärung mancher Zweifel, die im täglichen Verkehr zwischen Amtsvorsteher und Beamtenausschuß sowie im Beschwerdeverfahren auftauchen.

Die Einfügung der mustergültigen Geschäftsordnung des Bezirksausschusses der Oberpostdirektion Nürnberg sowie die Beifügung von Mustern für Wahlausschreiben, für die Bekanntmachung einer Nachfrist für die Einreichung von Vorschlagslisten sowie zur Berechnung und zur Bekanntmachung des Wahlergebnisses erhöht den praktischen Wert des Buches. Ihm ist auch ein gut durchgearbeiteter Sachweiser beigefügt, in dem bei den einzelnen Stichworten nicht nur auf die Seitenzahl, sondern auch auf die betreffenden Paragraphen des Erlasses hingewiesen ist.

Das Buch, das alles Wesentliche übersichtlich und erschöpfend bringt, füllt eine schon lange Zeit sowohl bei den Verwaltungsstellen der Deutschen Reichspost wie vor allem auch bei den Beamtenausschüssen vorhandene fühlbare Lücke aus. Es stellt eine wertvolle, unentbehrliche Unterlage für den Verkehr der Verwaltung mit den Beamtenausschüssen dar. Dem Buch ist die Anerkennung aller beteiligten Kreise und weite Verbreitung gewiß.

Postrat Dr. Breithaupt.

Gerichtliche Entscheidung.

Aus dem Postrecht.

Das Postscheckamt ist berechtigt, das Postscheckguthaben wegen Ungewißheit über die Person des Gläubigers zu hinterlegen, wenn das Guthaben von einem Gläubiger des Postscheckkunden gepfändet und ihm zur Einziehung überwiesen wird, nachdem der Postscheckkunde das Guthaben an eine andere Person abgetreten hatte (§ 4 des Postscheckgesetzes (PSchG) vom 26. März 1914 in der Fassung vom 22. März 1921, RGBl I S. 247; § 372 des BGB.).

Urteil des Landgerichts III in Berlin (20. ZivK) vom 17. Juni 1927 — 32 S. 62. 27.

Die Klägerin hat gegen die Firma W. & Co. einen Beschluß erwirkt, durch den der Anspruch dieser Firma gegen den Beklagten (Deutsche Reichspost) auf Auszahlung ihres Postscheckguthabens in Höhe von 173 *RM* gepfändet und der Klägerin zur Einziehung überwiesen wurde. Bereits vorher hatte W. & Co. aber ihr gesamtes Postscheckguthaben an den Kaufmann H. abgetreten. Der Beklagte steht grundsätzlich auf dem Standpunkt, daß diese Abtretung unwirksam war, weil nach § 4 des PSchG der Kontoinhaber über sein Guthaben nur durch Überweisung oder Scheckausstellung verfügen könne. Er hält diese Rechtsauffassung aber nicht für unzweifelhaft, weil in § 4 des PSchG das Wort »nur« fehlt, und hat deshalb auf die Pfändung der Klägerin das gesamte Postscheckguthaben unter Verzicht auf Rücknahme hinterlegt. Die Klägerin hält die Hinterlegung für ungerechtfertigt und hat auf Zahlung von 173 *RM* geklagt.

Das Amtsgericht hat die Klage mit folgenden Gründen abgewiesen: »Die Klage ist nicht begründet, weil die Hinterlegung

mit Recht erfolgt ist. Völlig abwegig ist zunächst die Ausführung der Klägerin, § 372 BGB finde deshalb keine Anwendung, weil die Überweisung lediglich zur Einziehung und nicht an Zahlungs Statt erfolgt ist..... Der Drittschuldner steht dem Pfändungsgläubiger, der zur Einziehung der Forderung berechtigt ist, als Schuldner gegenüber; das Gesetz nennt ihn deshalb auch Drittschuldner (§ 829 Abs. 3 ZPO). Es kann sonach einem Zweifel überhaupt nicht unterliegen, daß der Pfändungsgläubiger dem Drittschuldner gegenüber als Gläubiger im Sinne des § 372 BGB zu gelten hat. Es kann sich deshalb nur fragen, ob bei der vorliegenden Konkurrenz der Klägerin als Pfandgläubigerin und des H. als Zessionar der Beklagte sich in einer nicht auf Fahrlässigkeit beruhenden Ungewißheit darüber befand, ob er an die Klägerin oder an H. mit befreiender Wirkung Zahlung leisten könne. Die Ungewißheit kann tatsächlicher und rechtlicher Art sein. Im vorliegenden Fall handelt es sich um eine Ungewißheit rechtlicher Art. Die Entscheidung der Rechtsfrage, welche hier dahingestellt sein kann, brauchte der Beklagte auf sein Risiko nicht zu übernehmen. Ob objektiv eine rechtliche Ungewißheit bestand, ist deshalb unerheblich. Es genügt nach der Rechtsprechung eine subjektive Ungewißheit. Eine solche bestand auf seiten des Beklagten. Sie beruhte auch nicht auf Fahrlässigkeit; denn die abschriftlich mitgeteilte Verfügung des Reichspostamts vom 16. Januar 1914 zeigt, daß die Frage im Reichspostamt Gegenstand der Prüfung und Erörterung gewesen ist und jedenfalls subjektive Zweifel bezüglich der Rechtsfrage in Fällen der vorliegenden Art trotz Prüfung nicht ausgeschaltet werden konnten, so daß gegebenenfalls die Hinterlegung angeordnet wurde. Diese ist daher gemäß § 372 BGB begründet. Die Klage war daher ab zuweisen.«

Das Landgericht hat die Berufung der Klägerin, die in de Berufungsinstanz hilfsweise Verurteilung zur Einwilligung in d Auszahlung des hinterlegten Betrages beantragt hatte, unte Billigung der Gründe des Amtsgerichts zurückgewiesen. Es füh dabei noch folgendes aus:

»Man muß darüber hinaus sogar sagen, daß im Falle de Abtretung eines Postscheckguthabens eine objektive Ungewißhe über die Person des Gläubigers besteht. Denn die Auslegur des § 4 PSchG ist aus dem vom Beklagten angeführten Grund zweifelhaft. Es ist leicht möglich, daß sich ein Gericht einm auf den Standpunkt stellt, daß auch eine Verfügung über ei Postscheckguthaben durch einfache Abtretung zulässig ist. Ma kann es dem Beklagten nicht zumuten, die Gefahr einer solche Entscheidung auf sich zu nehmen. Er ist deshalb in solche Fällen gemäß § 372 BGB zur Hinterlegung berechtigt. Um ein maßgebliche Auslegung des Postscheckgesetzes kann er auch kein noch so hohe Verwaltungsbehörde angehen. Jedes Amtsgerich könnte unter Umständen rechtskräftig anders entscheiden.

Hiernach sind sowohl der Antrag auf Zahlung wie der An trag auf Einwilligung in die Auszahlung des hinterlegten Be trages unbegründet. Da der Beklagte unter Verzicht auf Rüc nahme hinterlegt hat, ist er nach § 372 BGB der Klägeri gegenüber von jeder Verbindlichkeit ebenso befreit, als ob e an sie gezahlt hätte, hat also überhaupt nichts mehr mit ihr z tun.«

Reichsdruckerei, Berlin.
6901. 27. III.

.ER.R

Archiv für Post und Telegraphie

Herausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Erscheint monatlich einmal. Vierteljähriger Bezugspreis 0,30 Reichsmark.
Zu beziehen durch die Post, Einzelnummern durch den Verlag: Postzeitungsamt, Berlin W.

Nr. 10 — Berlin, Oktober — 1927

Inhalt: Die 4. Große Deutsche Funkausstellung Berlin. (Vom 2. bis 11. September 1927), S. 253. — Die Hamburger Staatspost im 19. Jahrhundert (Schluß), S. 266. — Alexander Volta (1827 bis 1927), S. 272. — Schriftwerke: Nachweis von Aufsätzen und Mitteilungen usw., S. 274. — Gerichtliche Entscheidung aus dem Telegraphen- und Fernsprechrecht, S. 284.

Die 4. Große Deutsche Funkausstellung Berlin. (Vom 2. bis 11. September 1927.)

Von Oberpostrat Thurn, Berlin, Reichspostministerium.

»Die Leistungen der deutschen Fachindustrie, die an Gediegenheit und Geschmack den Wettbewerb mit dem Auslande halten, passen sich immer mehr den Wünschen und Bedürfnissen des Volkes an, dem durch den Rundfunk wertvolle geistige Güter vermittelt werden. Mit leicht zu bedienenden, abstimmscharfen, preiswerten Geräten von gefälligem Äußern, möglichst in Verbindung mit einem guten und billigen Lautsprecher, wenigstens einen bestimmten deutschen Sender und den Deutschlandsender ungestört empfangen zu können, das ist die berechtigte Forderung, auf deren Erfüllung Reichspost und Fachindustrie gemeinsam hinwirken, wobei von jedem Sender eine ansprechende und gediegene Vortragsfolge geboten werden soll.« (Reichspostminister Dr. Schätzel im Geleitwort zum Funk-Almanach 1927.)

Am 2. September wurde die 4. Große Deutsche Funkausstellung auf dem Berliner Messegelände (Abb. 1) eröffnet, die bedeutendste Funkausstellung der Welt, die die Jahresarbeiten auf dem Gebiete der Funkindustrie nach der wirtschaftlichen und kulturellen Fortentwicklung zeigt. Die Ausstellung, die von über 300 Herstellerfirmen beschickt war, nahm diesmal nahezu 6 000 qm in Anspruch. Da das Raumvermögen der Funkhalle selbst nicht ausreichte, mußten einige Häuser der Wochenendkolonie und ein Notbau von 500 qm dazugenommen werden, um das Ausstellungsbedürfnis der deutschen Funkindustrie zu befriedigen.

Zu der Eröffnungsfeierlichkeit waren mehrere hundert Ehrengäste der Reichs- und Staatsbehörden und der Kommunalverwaltungen, der Rundfunkgesellschaften, der Industrie, der Wirtschaftsverbände des Funktechnischen Verbandes usw., die Presse sowie Delegierte des Auslandes erschienen. Die meisterliche Darbietung des Vorspiels der Oper »Euryanthe« von Karl Maria v. Weber durch das Berliner Funkorchester leitete die Feier ein. Hierauf ergriff in Vertretung des verhinderten Vorsitzenden des Ehrenausschusses der Ausstellung, des Reichspostministers Dr. Schätzel, Staatssekretär Sautter das Wort zur Eröffnungsansprache[1]). Er hob die Merkmale der Rundfunkentwicklung hervor, wies auf die Beruhigung der technischen Entwicklungsfragen und die erweiterte Grundlage für die Entfaltung des wichtigen Kulturinstrumentes hin und bezeichnete die 4. Deutsche Funkausstellung als eine bedeutungsvolle Etappe auf dem Wege der inneren technischen Ausgestaltung des Funkwesens, der Erhöhung seines Wirkungsgrades und der Erweiterung seines räumlichen Tätigkeitsbereichs. Er fand warme Worte der Anerkennung für das erfolgreiche Zusammenwirken der Deutschen Reichspost mit der deutschen Funkindustrie und dem Funkhandel und für die hervorragende organisatorische Arbeit der Reichs-Rundfunk-Gesellschaft unter der bewährten Führung des Rundfunkkommissars Staatssekretärs a. D. Dr. Bredow, der leider nicht persönlich anwesend sein konnte. Mit dem Wunsche, daß alle Erwartungen der Aussteller und Besucher sich erfüllen möchten, erklärte Staatssekretär Sautter die Ausstellung für eröffnet.

Als zweiter Redner nahm in Vertretung des Preußischen Handelsministers Dr. Schreiber Staatssekretär von Seefeld das Wort und überbrachte der Deutschen Funkausstellung den Gruß und die Glückwünsche der Preußischen Staatsregierung mit der Hoffnung, daß der Ausstellung reicher Erfolg beschieden sei, unmittelbar durch Belebung des Absatzes, aber auch in der Stärkung des Ansehens deutscher Erfindungsgabe und deutschen Fleißes im Inlande und in der weiten Welt.

Oberbürgermeister Böß wies auf die zunehmende Beachtung dieser Ausstellung im Auslande hin und verkündete den Grundsatz der Stadt Berlin, »niemals gegen die Wirtschaft, immer nur durch die Wirtschaft für die Wirtschaft« zu wirken. Er schloß mit dem Dank an den Verband der Funkindustrie, der den Gedanken des Ausstellungs- und Messewesens der Stadt Berlin so tatkräftig fördern half.

Dr. E. Michel, Syndikus des Verbandes der Funkindustrie, nahm hierauf das Wort zu beachtenswerten Ausführungen über die schnelle Entwicklung der heimischen Funkindustrie zu einem bedeutenden Industriezweig im Rahmen der gesamten Wirtschaft. Er hob besonders hervor, daß neue und große Märkte der Welt den deutschen Erzeugnissen erschlossen werden konnten. Eine Bestätigung dieser funkindustriellen Erfolge habe vor kurzem eine englische Fachzeitschrift gegeben, in der statistisch festge-

[1]) Der Wortlaut der bei der Eröffnungsfeier gehaltenen Ansprachen ist in Nr. 37 der Deutschen Verkehrs-Zeitung vom 10. September 1927 veröffentlicht.

THE LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF ILLINOIS

stellt wurde, daß Deutschland heute im Welthandel mit Rundfunkerzeugnissen bereits dicht hinter Amerika an zweiter Stelle stehe. Daher habe die Ausstellungsleitung in diesem Jahre erstmalig die allgemeine Einladung ausländischer Organisationen des Funkhandels zu einem Besuch der Ausstellung veranlaßt. Die zahlreichen Zusagen bewiesen das große internationale Interesse, das dieser Veranstaltung beigegeben wird. Die deutsche Funkindustrie hoffe, mit dieser Ausstellung erneut den Beweis ihrer technischen Leistungsfähigkeit zu erbringen und durch Pflege bestehender und Anknüpfung neuer Beziehungen sich und das deutsche Funkwesen zu fördern. Gehen seine Erwartungen in Erfüllung, so werden über das Interesse des Fachgebietes hinaus Dienst an der deutschen Gesamtwirtschaft und Dienst an der deutschen Kultur geleistet.

Der alsdann durch das Berliner Funkorchester dargebotene Festmarsch von Richard Strauß beschloß den feierlichen Akt, der auf alle deutschen Rundfunksender übertragen wurde.

Schon während der Besichtigung der Ausstellung durch die Ehrengäste nach der Eröffnungsfeier setzte ein starker Publikumsverkehr in der Halle und auf dem Gelände ein. Der Besuch ist auch dauernd rege geblieben und betrug noch am letzten Ausstellungstage rund 20 000 Personen. Die sehr zweckmäßige Verteilung der Ausstellungsgegenstände und der Vorführungen auf die Funkhalle und den Funkhausgarten mit Einschluß der Wochenendkolonie vermied eine Überfüllung der Stände und verlegte die Einzelvorführungen von Groß- und Kleinlautsprechern sowie die technischen Versuche (Verkehr mit dem Flugzeug, Konzertdarbietungen usw.) ins Freie, so daß bei keiner Gelegenheit störender Andrang herrschte.

Die allgemeine Geräteschau in der großen Halbot das Bild einer wohlgeordneten und durchdachtSchaustellung von beachtlichen Spitzenleistungen der deschen Funkindustrie unter dem Gesichtspunkt der sJahren erwünschten, jetzt deutlich erkennbaren Typebeschränkung. Die im vorigen Jahre als durchgreiferkannten Verbesserungen sind inzwischen so weit veragemeinert worden, daß hervorstechende Neuerungen vläufig kaum mehr zu erwarten sind. Die augenblicklEntwicklung der Rundfunkgeräte vollzieht sich erfreulich

Abb. 1.

Das Ausstellungsgelände mit dem großen Funkturm aus der Vogelschau. Rechts vom Turm die Funkhalle, links die Wochenendkolonie.

weise in recht gleichmäßigen Bahnen. Ein weiterer Fschritt ist in dem Übergang von der technischen Gebrauform zur unaufdringlich stilvollen Anpassung an Kunstmöbelform zu erblicken. Auch darin drückt sich Tatsache aus, daß der Rundfunk zum Gemeingut in Lebenshaltung der Familie geworden ist. Der Detekist weiter in den Hintergrund getreten. Röhrengerät trichterlosem Lautsprecher bildet die Regel und hat aan Preiswürdigkeit Fortschritte gemacht. Wenn auch Verbilligung noch nicht so weit gediehen ist, wie es bei wirtschaftlichen Lage der meisten Rundfunkteilnehwünschenswert wäre, so muß doch gesagt werden, daß den heutigen Preis gegenüber dem vergangenen Jahr erheblich verbessertes Gerät zu haben ist.

Als besondere Merkmale des auf der diesjährigen Astellung gezeigten Geräts waren hervorzuheben: die züglichen Kopplungseinrichtungen zur Erzielung leicund sauberer Einstellung und Rückkopplung, die größ

Trennschärfe bei Fernempfang und die nach Möglichkeit weiter vereinfachte Handhabung: Ein- oder Zweiknopfbedienung mit Feinnachstellung war durchweg vorherrschend.

Als verbesserter Ortsempfänger mit Lautsprecher wurde vorwiegend ein Audion-Rückkopplungsempfänger mit 2-Röhren-Niederfrequenzverstärkung angeboten. Er ist leider — wenn die Röhre unmittelbar an die Antenne geschaltet wird — auch der Urheber der lästigen Rückkopplungsstörungen, behauptet sich aber wegen seiner Billigkeit. An die Fernempfänger werden heute — nach der bedeutenden Verstärkung vieler Sender — erhöhte Anforderungen gestellt, die vielfach glücklich gelöst zu sein scheinen. Als Fernempfänger für einfache Ansprüche wurde meist ein 4-Röhren-Empfänger mit 1 Hochfrequenzröhre, 1 Audion und 2 Niederfrequenzröhren gezeigt. Bei Neutrodynschaltung der Hochfrequenz und richtiger Abgleichung wird das rückgekoppelte Audion dieser Geräte kaum Rückkopplungsstörungen hervorrufen. Für höhere Ansprüche des Fernempfangs hat — wie auf der Ausstellung zu erkennen war — als Ersatz für den Vielröhrensuperhet neuerdings das röhrensparende Tropadyngerät Eingang und Verbreitung gefunden.

Im Brennpunkt der Entwicklung und des allgemeinen Interesses auf der Ausstellung stand zweifellos der Lautsprecher. Für die Herausbildung dieses wesentlichen Hilfsgeräts für bequemen und lautstarken Rundfunkempfang im Hause wie im Freien haben fast alle ausstellenden Firmen ihr Bestes getan und zum Teil ganz ausgezeichnete Muster geschaffen. In der Halle und in den zahlreichen kleinen Wochenendhäusern des Funkhausgartens, die einen sehr passenden Rahmen für Rundfunkvorführungen bildeten, wurden daher Lautsprecher aller Arten, meist von schönen einfachen Formen und guter Wiedergabe, gezeigt und gehört. Hier ist deutlich ein Fortschritt zu verzeichnen; es war das erste Mal, daß die breite Öffentlichkeit die Überzeugung gewann: es gibt brauchbare gute Lautsprecher, zum Teil sogar zu recht billigem Preise. Der Trichter ist so gut wie verschwunden;

Abb. 2a.

Sonderabteilung der Deutschen Reichspost: Der Bildsender.

der Flächen- und Konuslautsprecher herrscht vor. Als Baustoffe für die Schallführung werden außer Holz alle möglichen Kunststeinmassen, auch Glas, Porzellan und Ölpapier benutzt. Interessant war u. a. ein kleiner nur faustgroßer Apparat, der alle flachen Gegenstände, mit denen er in Berührung gebracht wurde, zum Mitschwingen brachte und in Lautsprecher von meist recht guter Klangfarbe verwandelte. Damit ist dem Rundfunk und seiner weiteren Ausbreitung im Dienste guter häuslicher Geselligkeit wiederum ein Hemmnis genommen, das durch die bisherige Abschließung des Hörenden von seiner Umgebung, die — wenn auch lose — Fesselung an den Apparat und den beständigen Druck der Kopffernhörer mit der Zeit als lästig empfunden wurde. Das letzte Hemmnis, das noch fallen muß, ist — wie oben erwähnt — der noch immer zu hohe Anschaffungspreis, nicht so sehr für den Lautsprecher, als für das dazu nötige

Röhrengerät mit seinem Zubehör an Anoden- und Heizbatterien bzw. Netzanschlußgeräten.

Schon auf der vorjährigen Ausstellung waren hoffnungsvolle Ansätze dafür vorhanden, daß die leidige Stromlieferungsfrage durch geeignete Netzanschlußgeräte beseitigt werden konnte. Ein Fortschritt auf diesem Gebiet ist zwar unverkennbar; da aber ein wirklich brauchbares Gerät solcher Art bisher kaum unter 150 *RM* zu erstehen ist, kann die Frage noch nicht als befriedigend gelöst erklärt werden. Zudem sind die Netzanschlußgeräte meist so gebaut, daß sie nicht etwa die Batterien ganz

zeigt, bei der der Heizfaden der Röhre — unabhängig von der emittierenden Schicht — unmittelbar vom Starkstromlichtnetz gespeist und zugleich von den unangenehmen Netzgeräuschen befreit wird. Diese besondere Art von Wechselstrom-Empfangsröhren kann entweder direkt oder indirekt beheizt werden. Für direkte Heizung benutzt man möglichst dicke Heizfäden mit starker Oxydschicht; bei indirekter Heizung vollzieht sich die Wärmeübertragung auf die Oxydschicht über einen elektrischen Nichtleiter. Solche Empfangsröhren zeigen infolge ihrer besonderen Verwendungsart nur ein sehr schwaches Leuchten.

Abb. 2b.

Sonderabteilung der Deutschen Reichspost: Annahmestelle für Bildübertragungen.

entbehrlich machen, sondern nur den Anodenstrom liefern und in der übrigen Zeit zur Ladung der Heizbatterien verwendet werden. Allerdings hat diese Lösung einen Vorzug: sie vermeidet die sonst schwer auszusiebenden Netzgeräusche. Im übrigen werden Netzanschlußgeräte fast nur noch für Wechselstromanschluß gebaut. Gleichstrom-Netzanschlußgeräte sind in den meisten Fällen gefährlich und werden daher vom Verband Deutscher Elektrotechniker abgelehnt. Jedoch bedeutet das Verbot dieser Geräte kaum einen Nachteil für die Entwicklung der Funkindustrie, da die Gleichstromnetze überall im Verschwinden sind. Noch aussichtsreicher erscheint indes ein anderer Weg zum gleichen Ziel: die Heizung der Röhre unmittelbar aus dem Netz. So wurde erstmalig eine Neuerscheinung ge-

Unter den Hilfsmitteln zur Erzielung des Fern empfangs fiel auf, daß man der Herausbildung einer gu brauchbaren Rahmenantenne erneut große Sorgfalt zu gewendet hat, um von benachbarten starken Ortssendern freizukommen.

Allgemein muß noch einmal hervorgehoben werden daß die Gliederung der Stände und der ausgestellten Geräte sowie deren Aufbau, Kennzeichnung und Be schriftung eine Höchstleistung an Ausstellungs- und Re klametechnik verrieten. Sehr angenehm wurde empfunden daß den meisten Gegenständen eine Preistafel beigegeben war, die in unmißverständlicher Weise über Einzel- oder Gesamtkosten der Anschaffung Auskunft gab. Für die Käuferpreise trug die schon erwähnte, gut fortgeschritten

Typisierung der Geräte sehr zur schnellen Entscheidung über die Auswahl des Gewünschten bei. Anderseits mußte jedoch auffallen, daß die Zusammenstellung der genormten Einzelteile nach den schon im Vorjahre gezeigten Tafeln nicht den Umfang des Fortschritts aufwies, und ihre Erzeugnisse den Verbrauchern zu empfehlen, so war außerdem dafür Sorge getragen, den nach Hunderttausenden zählenden Besuchern aus den Kreisen der Techniker, Funkhändler, Bastler und Rundfunkliebhaber in der Sonderabteilung der Deutschen

Abb. 3a.

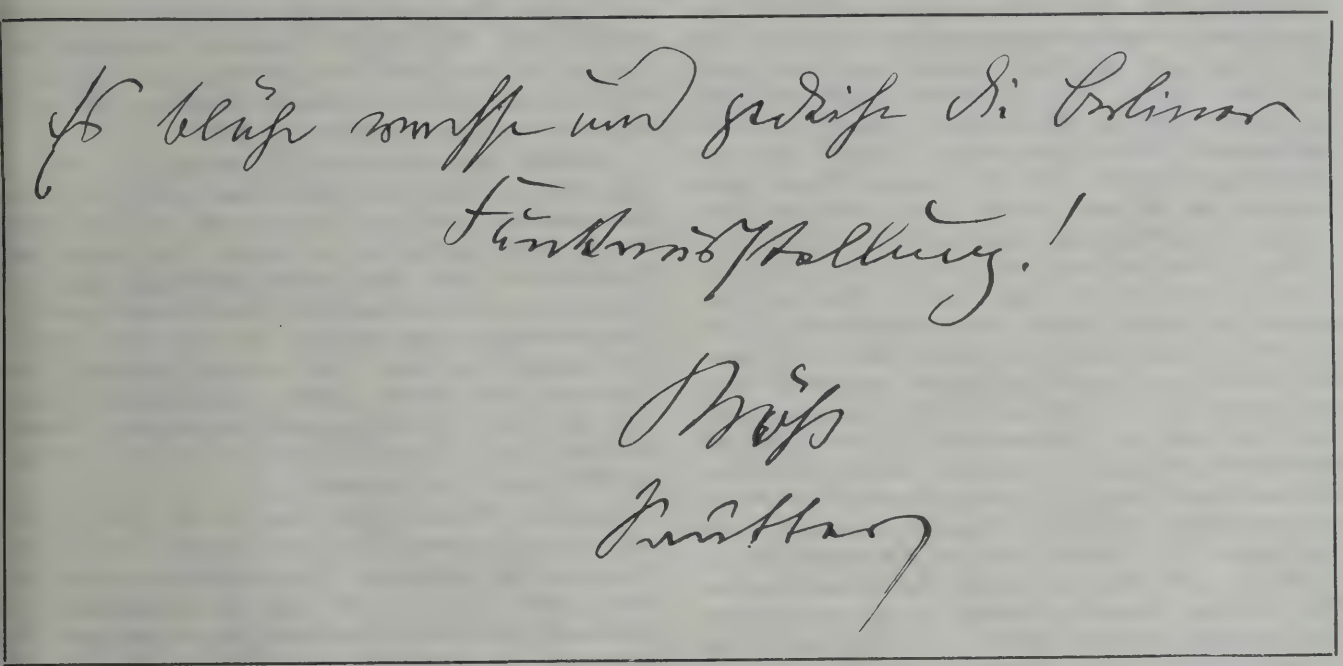
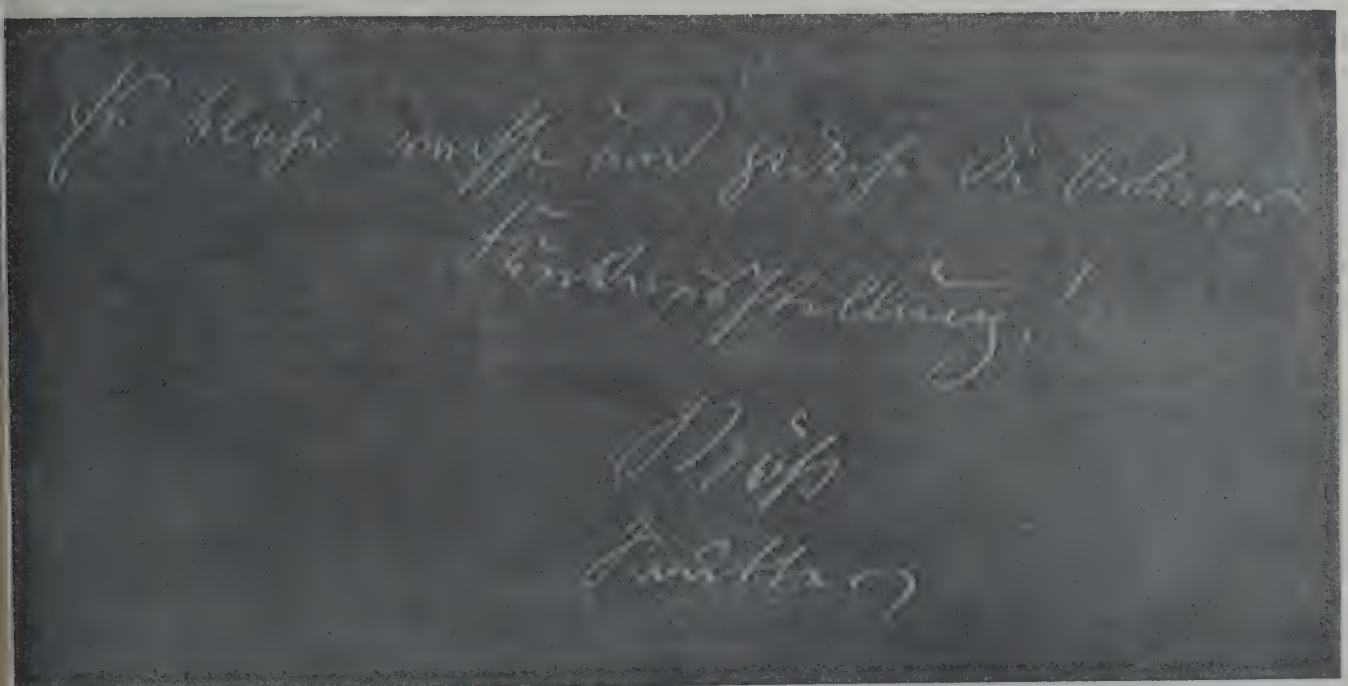


Abb. 3b.



den die Normung doch zweifellos seitdem gemacht hat. Neuartig und lehrreich (besonders für Bastler) war die Darstellung des Inhalts eines preiswürdigen Volksgeräts für Röhrenempfang, dessen Zusammensetzung und Herstellungsgang von der ausstellenden Firma am rollenden Band gezeigt wurde.

Dienten die Stände der 300 Erzeugerfirmen hauptsächlich dem Zweck, den Erfolg der Gerätebautechnik zu zeigen

Reichspost und der Reichs-Rundfunk-Gesellschaft das Wesen und die Anwendungsformen der gesamten Funk- und Rundfunktechnik nach dem neuesten Entwicklungsstande vor Augen zu führen.

Ein Gebiet, das der Rundfunkentwicklung vorauseilt, der Bildfunk, dessen technische Grundlagen schon auf der vorjährigen Ausstellung zu sehen waren, wurde diesmal im Betriebe öffentlich vorgeführt und zu jedermanns Be-

nutzung an bestimmten Tagesstunden bereitgehalten. Diese Einrichtung (Abb. 2a und b) erfreute sich allgemeinen Interesses. Sie war so angeordnet, daß der Bildsender und Empfänger sich in besonderen, durch zwei Zwischenkojen getrennten Räumen befanden, in denen zugleich eine Annahme- bzw. Ausfertigungsstelle für Bildübermittlungsaufträge der Ausstellungsbesucher eingerichtet war. Für die Übertragung eines Bildes oder Schriftzeichens, das eine vorgeschriebene Blattgröße von 10×22 cm nicht überschreiten durfte, wurde ein Betrag von 2 *RM* erhoben. Die aufgestellten Sende- und Empfangsgeräte und ihre Wirkungsweise wurden den Besuchern unter Zuhilfenahme weithin sichtbarer, sehr guter Schaltskizzen erläutert. Die übertragenen Bilder waren durchweg gut und naturgetreu. Zwar mußte die Übermittlung in der Ausstellungshalle auf dem Drahtwege geschehen, da ein Funksender in der Ausstellung selbst nicht dauernd arbeiten konnte. Doch wurde der Wert der Übertragungsmöglichkeit dadurch kaum beeinträchtigt, da die Zwischenschaltung eines Funksenders und Empfängers keine besonderen neuen Einrichtungen beansprucht hätte. Als Probe für die Gebrauchsfähigkeit der Einrichtung wurde kurz nach der Eröffnungsfeier der handschriftliche Glückwunsch »Es blühe, wachse und gedeihe die Berliner Funkausstellung!« mit den Unterschriften des Oberbürgermeisters Böß und des Staatssekretärs Sautter erfolgreich übertragen. Die Urschrift und das Aufnahmeblatt sind in Abb. 3a und 3b in natürlicher Größe wiedergegeben. Während der Dauer der Ausstellung wurden insgesamt 340 Bildübertragungen ausgeführt, das sind durchschnittlich täglich 34 (bei einer Betriebszeit des Bildgeräts von etwa 6 Stunden täglich). Bemerkenswert ist, daß die Benutzung der Bildübertragungsgelegenheit an den beiden Sonntagen, trotz des starken Besuchs der Ausstellung an diesen Tagen, verhältnismäßig gering war. Die Übertragung der aufgelieferten Bilder bereitete keine Schwierigkeiten. Das Bildgerät arbeitete von Anfang bis zu Ende der Ausstellung einwandfrei. Die hier gemachten Erfahrungen sind für die künftige praktische Verwendung des Bildtelegraphendienstes von Bedeutung. Wenn auch an die technisch wohl mögliche aber durchaus unwirtschaftliche Bildübertragung durch den Rundfunk zunächst nicht gedacht ist, so hat doch die Einführung eines Bilddienstes für die Presse und für Handelszwecke ihre Zukunft und wird nicht mehr lange auf sich warten lassen.

Vor der Bildempfängerkoje auf der Galerie waren mehrere Meßgeräte und Meßanordnungen zur Bestimmung der Feldstärke von Sendern nebst den zugehörigen Schaltbildern und Meßergebnissen ausgestellt.

In der Zwischenkoje, die neben dem Bildempfängerraum lag, zeigte die Deutsche Reichspost die Mittel, die heute erforderlich sind, um eine scharfe Welleneinstellung und Wellenkonstanz zu erreichen. Für die sehr notwendige Wellenmessung, die bis auf etwa $^1/_2$ v T unbedingt genau sein muß, bedient man sich der eigenartigen Wirkung von Quarzkristallen, die ihre mechanische Eigenschwingung als Eichmittel für die Wellenmessung zu verwerten gestatten. Das in Schwingung versetzte Kristall bringt durch die hierbei entstehende Eigen-E. M. K. ein Glimmlicht hervor; sein Aufleuchten an einem bestimmten Punkte der Wellenskala zeigt bis auf etwa ein Dreizehntausendstel genau die richtige Welle an. Quarzkristalle werden außer zur Wellenmessung auch zur Steuerung von Kurzwellensendern mit Vorteil verwendet. Zu der Ausstellung von Quarzkristall-Wellenmessern in der Sonderabteilung der Deutschen Reichspost ist zu bemerken, daß in Berlin vom Telegraphentechnischen Reichsamt seit Jahren eine besondere Wellenmeßkontrolle für den Rundfunk eingerichtet ist, die die Wellen aller deutschen Sender nachprüft und bei Feststellung von Unterschieden sogleich fernmündlich berichtigt. Diese Messungen sind international so wertvoll geworden, daß demnächst nach dem deutschen Vorbild eine weitere Wellenkontrollstelle in Brüssel eingerichtet werden wird. Die bei der Funküberwachungsstelle der Telegraphiesender sowohl auf langen wie auf ganz kurzen Wellen benutzten Meßeinrichtungen waren auf dem dieser Koje vorgelagerten Galeriestand zu sehen.

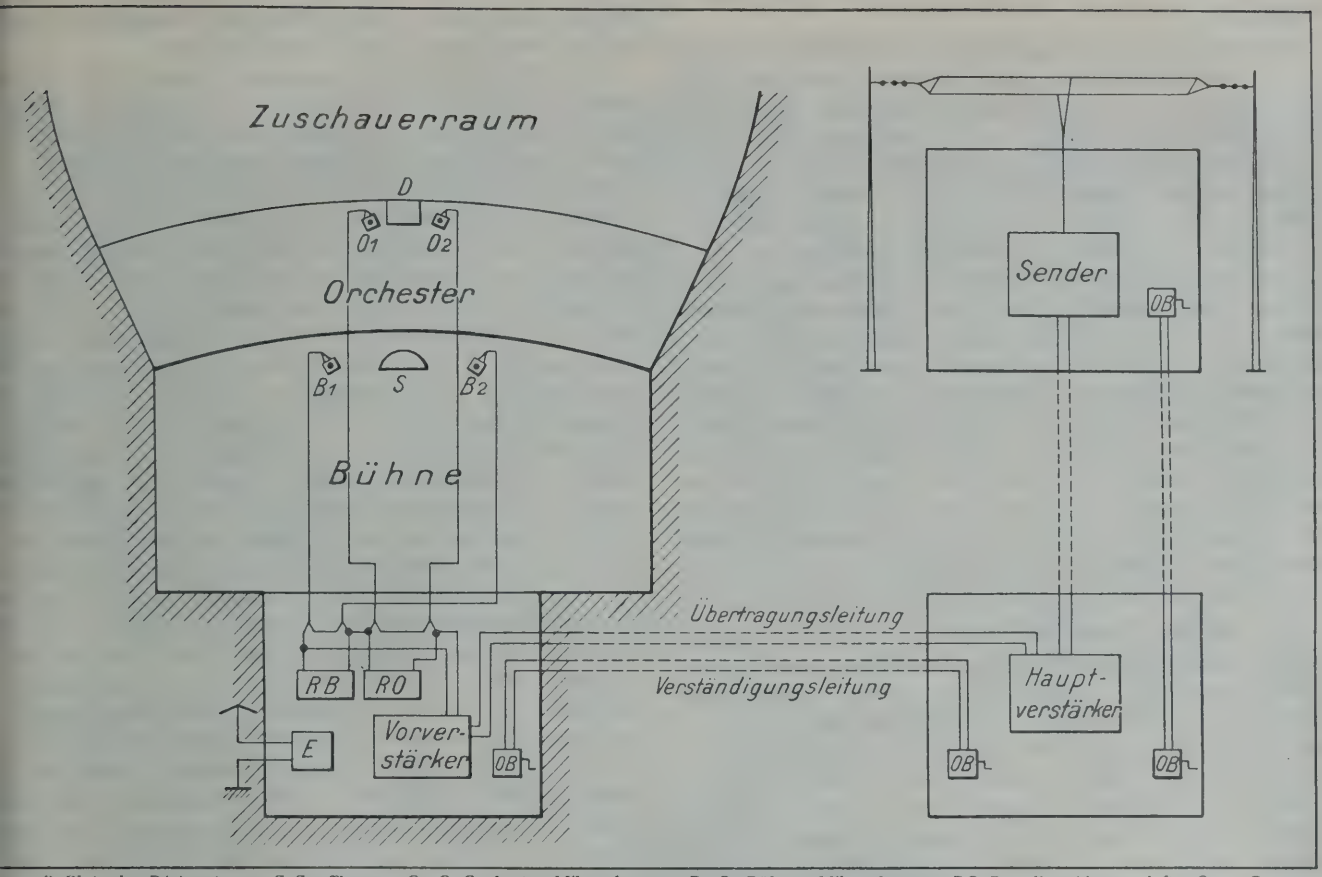
Die neben dem Bildsenderraum gelegene Koje umfaßte eine Reihe von Darstellungen aus dem großen Gebiet der Rundfunkstörungen sowie von erprobten Mitteln, starke Rundfunkstörer unschädlich zu machen. An Bildern und Musterstücken von Straßenbahnschleifbügeln war zu sehen, wie die den Rundfunkhörern höchst unwillkommenen Straßenbahnstörungen entstehen und was man zu ihrer Verringerung tun kann. Zur weiteren Aufklärung über Störungsquellen wurden gezeigt: Hochfrequenzheilgeräte mit und ohne Störungsunterdrückerschaltung, störende Motoren (für Haushalt und Industrie) mit Schaltmitteln zur Beseitigung der Störungen.

In diesem Raum waren ferner die bei Übertragung aus Opernhäusern und Theatern benutzten Mikrophone, Verstärker usw. ausgestellt. Diese Geräte waren betriebsmäßig geschaltet und mit der vom Telegraphentechnischen Reichsamt entwickelten Anordnung für die getrennte Regulierung der Lautstärke des Gesangs und der des Orchesters versehen. Eine Bildtafel (Abb. 4) zeigte die gesamte Anlage zur Übertragung der Darbietungen der Berliner Staatsoper auf den Rundfunksender Witzleben.

Zum ersten Male wurde in diesem Jahre eine Einrichtung des Seefunkverkehrs gezeigt, die sonst im allgemeinen nur den Wenigen vom Augenschein bekannt ist, die einmal auf einer längeren Seereise Zutritt zur Bordfunkanlage fanden. Eine solche vollständige Bordfunkkabine mit Einrichtungen für drahtlose Telegraphie und Telephonie (800-Watt-Telefunkensender) war auf dem Galeriestand vor der zuletzt erwähnten Koje naturgetreu aufgebaut (Abb. 5). Auch die neuzeitliche Funkpeilanlage zur Unterstützung der technischen Navigation war vorhanden. Die Funkgeräte hatte die Deutsche Betriebsgesellschaft für drahtlose Telegraphie m. b. H. (Debeg) zur Verfügung gestellt; die Bordfunkkabine wurde vom Telegraphentechnischen Reichsamt gebaut. Bei der geschickten Raumausnutzung und der dadurch bedingten eingeschränkten Bewegungsfreiheit des Bedienungspersonals einer Bordfunkstelle gab dieses Modell ein anschauliches Bild von dem ebenso anstrengenden wie wichtigen Beruf eines Funkoffiziers in der Handelsschiffahrt. Gerade der Schiffsfunkverkehr hat durch die Einführung der Röhrentechnik im Funkbetriebe eine bedeutende Erweiterung erfahren. Unsere großen Ozeandampfer sind heute fast alle mit neuzeitlichem Röhrengerät ausgerüstet, das einen Funkverkehr des Schiffes bis an die fremde Küste gestattet.

An die Sonderabteilung der Deutschen Reichspost schloß sich die Ausstellung der Reichs-Rundfunk-Gesellschaft an, die auf dem Gebiete der Rundfunkwerbung durch Darstellung der kulturellen Leistungen und Erfolge des deutschen Rundfunks wiederum Vorzügliches bot. Ein zum ersten Male gezeigtes »Gliederungsbild des Weltrundfunkvereins« (Abb. 6) gab der Öffentlichkeit willkommenen Aufschluß über die Zusammenarbeit der

Abb. 4.



D Platz des Dirigenten S Souffleur O_1, O_2 Orchester-Mikrophone B_1, B_2 Bühnen-Mikrophone RO Regulierwiderstand für O_1 u. O_2 RB Regulierwiderstand für B_1 u. B_2 E Kontroll-Empfänger

Schematische Übersicht der Opernübertragung auf den Sender.

Abb. 5.

Sonderabteilung der Deutschen Reichspost: Bordfunkkabine der Debeg.

Länder Europas an den völkerverbindenden Zielen des Rundfunks.

Die wohlgeordnete Organisation, das künstlerische und geschäftliche Arbeitsmaß einer deutschen Rundfunkgesellschaft waren aus einem geschickt entworfenen bildhaften Organisationsplan (Abb. 7) gut zu erkennen. Das fortgesetzte Anwachsen der Teilnehmerzahlen wurde an einem eindrucksvollen Transparentbild (Abb. 8) deutlich gemacht. Umfassend und sehr ins einzelne gehend konnte auch die vergleichende Übersicht der Rundfunkdarbietungen eines Jahres genannt werden, obwohl in diesem kunstvollen Entwurf der Überblick über die Programmgestaltung leider auf Kosten der Einzelheiten erreicht wurde. Als Anregung für kommende Ausstellungen möchte dienen, daß auch das reichhaltige Lehr- und Bildungsprogramm der »Deutschen Welle G. m. b. H.« in möglichst breiter Form auf der nächsten Ausstellung zur Schau gestellt würde, damit dem Lehrstande und den geistigen Führern des Volkes, nicht zuletzt aber denen, die so gern die erzieherischen Aufgaben des Rundfunks bezweifeln, ein gutes Erinnerungsbild von der emsigen Kulturarbeit des Rundfunks ins Gedächtnis gehämmert werde!

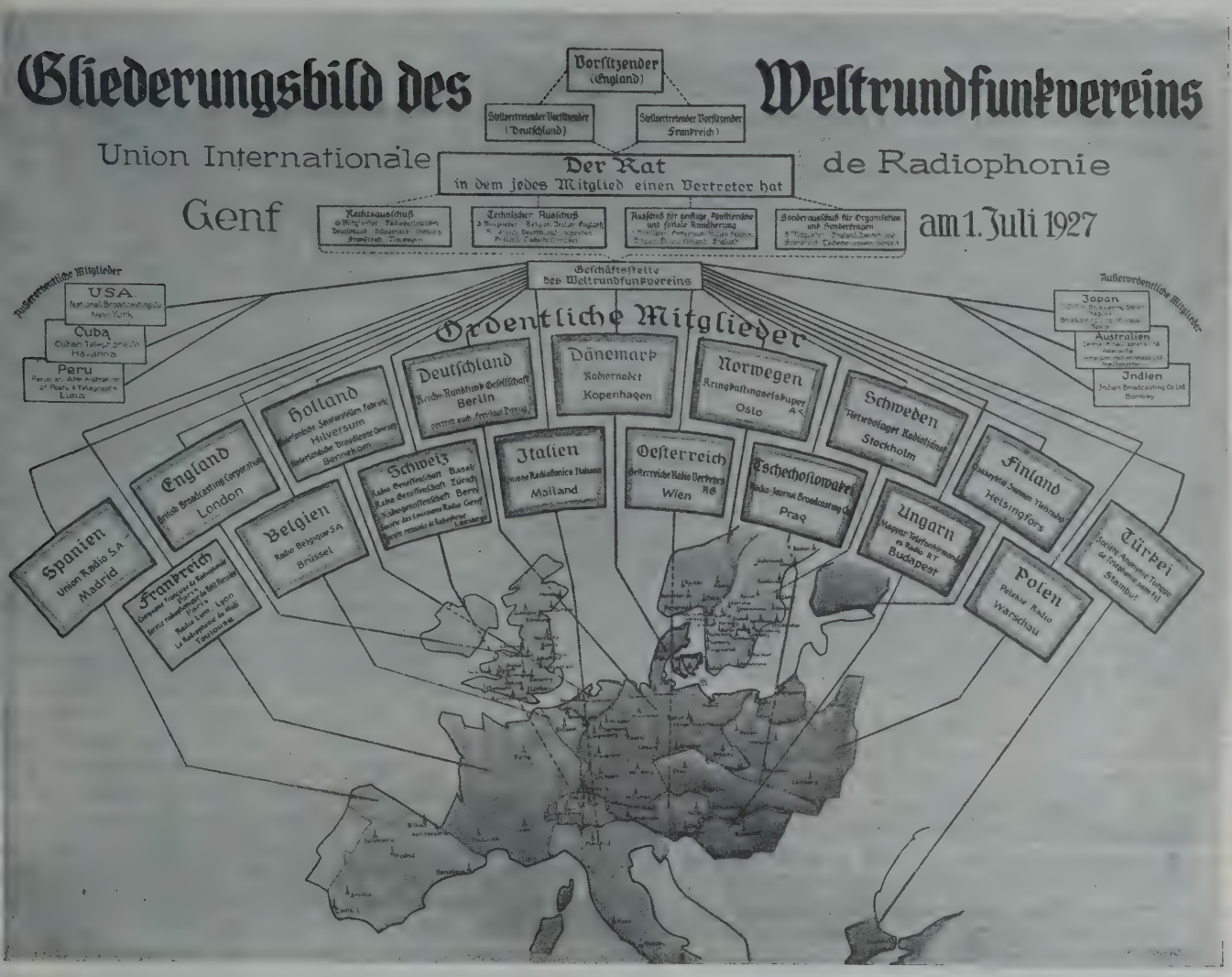
Die Reichs-Rundfunk-Gesellschaft hatte vorzügliche Mittel gefunden, allen Ausstellungsbesuchern den großen Rundfunkgedanken näherzubringen. Auf einer sehr hübschen Bildertafel zeigte sie die wichtigsten Ereignisse des Jahres, die den Hörern durch Rundfunk übertragen worden waren. In 2 Schaukästen wurden beleuchtete Lichtbilder vorübergeführt, aus denen die mannigfaltige Verbreitung des Rundfunks in Schule und Haus, in Gaststätten, Heilstätten und einsamen Hütten, in Arbeitsräumen und in freier Natur an geeigneten Vorbildern dargetan wurde. Ein beredtes Zeugnis für die verständnisvolle Zusammenarbeit mit der Bühne (und zugleich für die rasche Verarbeitung von aktuellen Vorbildern) gab die kleine nette Modellbühnenschau, die nach dem Muster der zurzeit in Magdeburg laufenden »Großen Deutschen Theaterausstellung« hier aufgestellt war. Man sah auf 6 winzigen Bühnenmodellen die Inszenierung übertragener Theateraufführungen und gestellter Sendespiele im Aufnahmeraum. Einen Begriff von den Aufgaben der Rundfunkregie und den hierfür erschaffenen technischen Mitteln verlieh die in Naturgröße nachgebildete Abhörzelle eines Rundfunksendeleiters. In dieser Zelle befindet sich ein Überwachungsgerät zum Betrieb von kapazitiven Kopfhörern und Lautsprechern, das außerdem gestattet, die Darbietungen über ein besonderes Mikrophon unmittelbar aus dem Besprechungsraum aufzunehmen und mit dem eigentlichen Empfang zu vergleichen. Ein Regiefernsprecher dient dazu, die Verständigung zwischen dem abhörenden Spielleiter und dem Leiter der Aufführung im Aufnahmeraum selbst herzustellen. Vervollständigt wurde die Einrichtung durch die zum Betrieb erforderlichen Fernsprecher, die die Verbindung mit dem Verstärkerraum, den übrigen Räumen des Sendegebäudes sowie dem Fernamt herstellen. Außerdem zeigte ein Schallplattenapparat mit elektrischer Schalldose, in welcher Weise die Schallplattenkonzerte unter Vermeidung der akustischen Zwischenstufe unmittelbar elektrisch übertragen werden können.

Eine sinnreiche technische Neuerung für Sendespielaufführungen stellte das verkleinerte Modell einer beim Hamburger Rundfunk gebräuchlichen Geräuschmaschine dar, bei welcher die Bedienung der »akustischen Kulisse« des Rundfunks durch eine einzige Kraft an zentraler Stelle ausgeführt werden kann. Dieses Gerät wird als Sonderkörper in einem vom Senderaum unabhängigen Raum gesteuert und durch eigene Mikrophone unmittelbar mit dem Vorverstärker in Verbindung gebracht.

Den Mittelpunkt des Ausstellungsraums der Reichs-Rundfunk-Gesellschaft krönte ein sehr sauber herausgearbeitetes Modell des neuen Deutschlandsenders (Abb. 9), der in diesem Winter in Dienst gestellt werden soll.

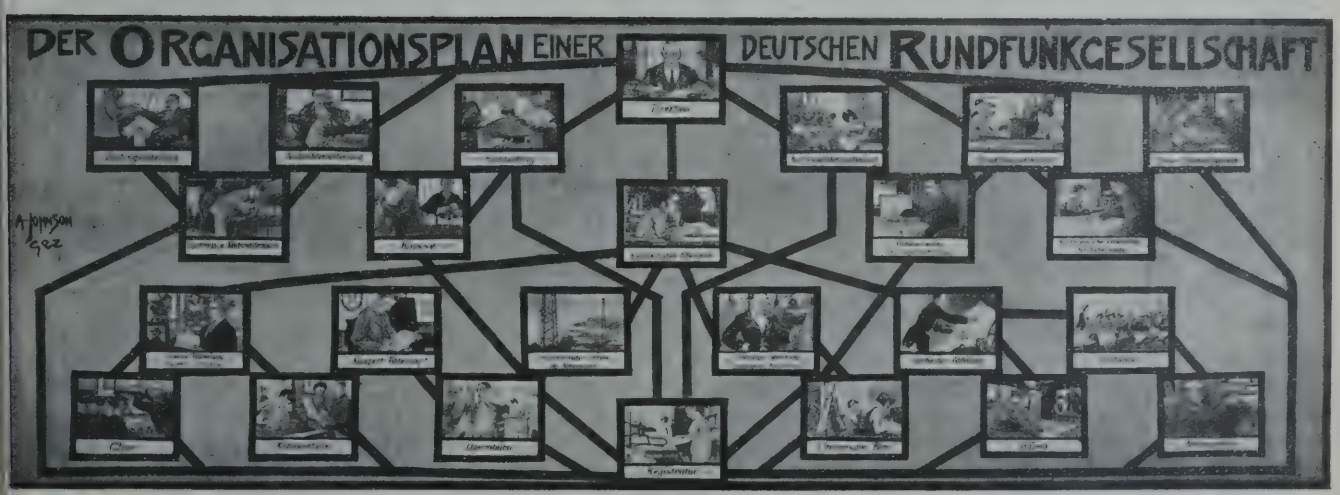
Wie sehr sich die Reichs-Rundfunk-Gesellschaft die Ausbreitung des Rundfunks in entlegenen und schwachbevölkerten Gebieten des Reichs angelegen sein läßt, bewies die Ausstellung eines von ihr entworfenen großen Werbekraftwagens (Abb. 10), der im Garten der Ausstellung neben dem Funkturm zur Besichtigung stand. Der Wagen wird noch in diesem Herbst dazu eingesetzt werden, die kleineren Orte rundfunkschwacher Bezirke — vorerst in Ostpreußen und Schlesien — zu bereisen. Er soll zunächst die Vorführungen des nächstgelegenen Senders einem größeren Zuhörerkreis mittels Lautsprecher zugänglich machen. Zu diesem Zweck sind zwei ausschwenkbare kapazitive Lautsprecher an der Rückwand des Wagens vorgesehen, die von einem an das Empfangsgerät im Innern des Wagens angeschlossenen Verstärker gespeist werden. Das Empfangsgerät ist ein Neutrodyngerät mit zwei Hochfrequenzstufen, einem Audion und drei widerstandsgekoppelten Niederfrequenzverstärkerstufen. Der Luftleiter wird an einem neben dem Führersitz herauszuschraubenden Teleskopmast befestigt. Außer Rundfunkempfang können die Lautsprecher auch Schallplattenmusik wiedergeben. Ferner ist die Möglichkeit vorgesehen, sie unmittelbar vom Innern des Wagens aus mit einem besonderen Mikrophon zu besprechen. Wie die Wirkung des Werbekraftwagens als Vorhut eines groß angelegten Rundfunk-Werbefeldzuges der Reichs-Rundfunk-Gesellschaft wirken soll, war auf einem farbigen Wandbild des Ausstellungsstandes stilvoll zum Ausdruck gebracht. Der Werbeplan selbst, dem im Interesse der Wirtschaftlichkeit des Rundfunks der Deutschen Reichspost Erfolg zu wünschen wäre, ist von der Reichs-Rundfunk-Gesellschaft in Zusammenarbeit mit dem organisierten Funkhandel ausgearbeitet und fußt darauf, daß der Einwohnerschaft mittlerer und kleiner Provinzorte sowohl die technische als die kulturelle Seite des Rundfunks unmittelbar nahegebracht werden müsse. Da eine Funkausstellung unter Beteiligung der Reichspost und der Fachindustrie aus ernsten wirtschaftlichen Erwägungen nur einmal jährlich in der Reichshauptstadt veranstaltet wird, liegt der Gedanke nahe, der entfernteren Provinz durch Veranstaltung einer örtlichen technischen Schau und entsprechende Vorführungen die Fortschritte des Rundfunks gleichfalls deutlich zu machen. Den Auftakt dazu würden die Darbietungen des Werbekraftwagens bilden, die infolge ihrer künstlerisch einwandfreien Wiedergabe von der auf der diesjährigen Ausstellung gut gelungene Proben abgegeben wurden, die Aufmerksamkeit aller Kreise aus dem Stegreif gewinnen können. Im unmittelbaren Anschluß daran können — schon von dem Wagen aus durch Lautsprecher — Hinweise allgemeiner Art auf die Möglichkeiten der Rundfunkbeteiligung und die Wege dazu gegeben und der Besuch einer örtlichen oder benachbarten Veranstaltung — etwa einer Geräteschau mit sachkundiger Führung oder volkstümlichem technischen und kulturellem Vortrag über den Rundfunk — empfohlen werden. Solche Veranstaltungen will die Reichs-Rundfunk-Gesellschaft nacheinander möglichst in allen Rundfunkbezirken des Reiches veranstalten und hofft dadurch auch die ländlichen und weniger dicht bevölkerten Gebiete dem Rundfunk allmählich zu erschließen.

Abb. 6.



Gliederung des Weltrundfunkvereins.

Abb. 7.



Organisation einer Rundfunkgesellschaft.

Der im Freien aufgestellte Werbewagen der Reichs-Rundfunk-Gesellschaft mit seinen gelegentlichen Konzertdarbietungen bedeutete einen der Anziehungspunkte, die für die nicht technisch interessierten Besucher einen neuen Anreiz zur Freude am Rundfunk und seinen Fortschritten bieten sollten. An den schönen Spätsommernachmittagen, die während der Dauer der Ausstellung vorherrschten, waren auch die Konzerte der Berliner Funkstunde in den Funkhausgarten verlegt worden. Durch Großlautsprecher am Funkturm und in der Funkhalle wurden sie über das ganze Ausstellungsgelände hin hörbar gemacht, und die Lautsprecher dienten wiederum dazu, die Besucher auf wichtige Vorgänge und Vorführungen in der Ausstellung aufmerksam zu machen. Das galt namentlich für die mehrfach in den frühen Abendstunden veranstalteten Funkverkehrsversuche mit einem Luftfahrzeug des Reichsverkehrsministeriums, das gewöhnlich etwa um 18 Uhr vom Flughafen in Tempelhof aufstieg, dann sogleich in Sprechverkehr mit der Ausstellung trat und bald darauf am Horizont sichtbar wurde, um über dem Messegelände nach funktelephonischem Ansuchen von einem Wochenendhäuschen aus, in dem sich die Funktelephonieanlage des Telegraphentechnischen Reichsamts befand, allerhand Manöver in der Luft auszuführen, wie: Wendungen, Schleifenfahren, Abschießen von Leuchtkugeln usw. Diese Versuche gelangen fast alle sehr gut; die prompte Ausführung der funktelephonisch übermittelten Aufträge und die deutliche Wiedergabe der Wechselgespräche zwischen Flugzeug und Ausstellung über den Großlautsprecher am Funkturm erregten den freudigen Beifall der Zuschauer und auch der nicht gegenwärtigen Rundfunkteilnehmer, die den Versuchen auch über den Berliner Sender in ihrem Heim zu folgen vermochten. Im Flugzeug wurde für diese Versuche ein 70-Watt-Spezialflugzeugsender von Telefunken mit 300 bis 1 300 m Wellenbereich benutzt. Als Stromquelle diente ein am Fahrgestell befestigter und durch Windpropeller während der Fahrt angetriebener kleiner Doppelgenerator, der den hochgespannten Anoden-Gleichstrom für den Röhrensender und den Heizstrom für Sende- und Empfangsröhren zu liefern hatte. Der Luftleiter bestand aus einem 80 m langen Draht, der von einer Trommel mit selbsttätiger Ablaufvorrichtung abgerollt wurde und durch ein Gewicht am unteren Ende beschwert war. Der Empfänger enthielt drei Röhren, von denen die erste als Hochfrequenzverstärkung, die zweite als Audion und die dritte als Niederfrequenzverstärker diente. Zur Hoch- und Niederfrequenzverstärkung wurden Doppelgitterröhren besonderer Bauart verwendet. Die Bedienung des Sende- und Empfangsgeräts im Flugzeug ließ sich auf einfachste Weise mit einem Hebel für die drei Stellungen »Aus« — »Senden« — »Empfang« bewerkstelligen.

In dem kleinen durch gelben Giebelanstrich und die Inschrift »Drahtlose Gegensprechstelle für Flugzeugverkehr der Deutschen Reichspost« (Abb. 11) gekennzeichneten Wochenendhäuschen stand auf der recht eng begrenzten Diele das Aufnahmemikrophon, in dem anschließenden Wohnraum ein Vierröhren-Neutrodyn-Empfangsgerät von ausgezeichneter Trennschärfe. Der Empfang konnte im Wochenendhaus selbst mittels Kopfhörer und Lautsprecher überwacht werden, wurde aber in der Hauptsache von hier aus unmittelbar dem Verstärker des Witzlebener Senders zugeleitet, um der Öffentlichkeit vernehmbar gemacht zu werden. Durch einen Umschalter konnten je nach Bedarf entweder der Empfang vom Flugzeug oder die Sprechströme des in der Diele aufgestellten Mikrophons dem Rundfunksender zugeführt werden. Es bestand also die Möglichkeit, die Sprechversuche mit dem Flugzeug einmal über den Rundfunksender (auf Welle 484 m) durch die im Ausstellungsgelände angebrachten Großlautsprecher oder außerhalb der Ausstellung an jedem auf den Berliner Rundfunk abgestimmten Empfänger, schließlich aber auch bei Abstimmung auf die Wellenlänge 900 m des Flugzeugsenders unmittelbar mitzuhören. Die Reichweite des Flugzeugröhrensenders war für Telephonie mit etwa 200 km angegeben. Gleichwohl ist der Umstand bemerkenswert, daß dem Leiter der Flugzeugfunkstelle eine Meldung aus Dänemark zuging, wonach ein Funkliebhaber in der Nähe von Kopenhagen die Sendung des Flugzeugs auf der Wellenlänge 900 m unmittelbar (also nicht über den Witzlebener Sender auf Welle 484 m) empfangen haben will.

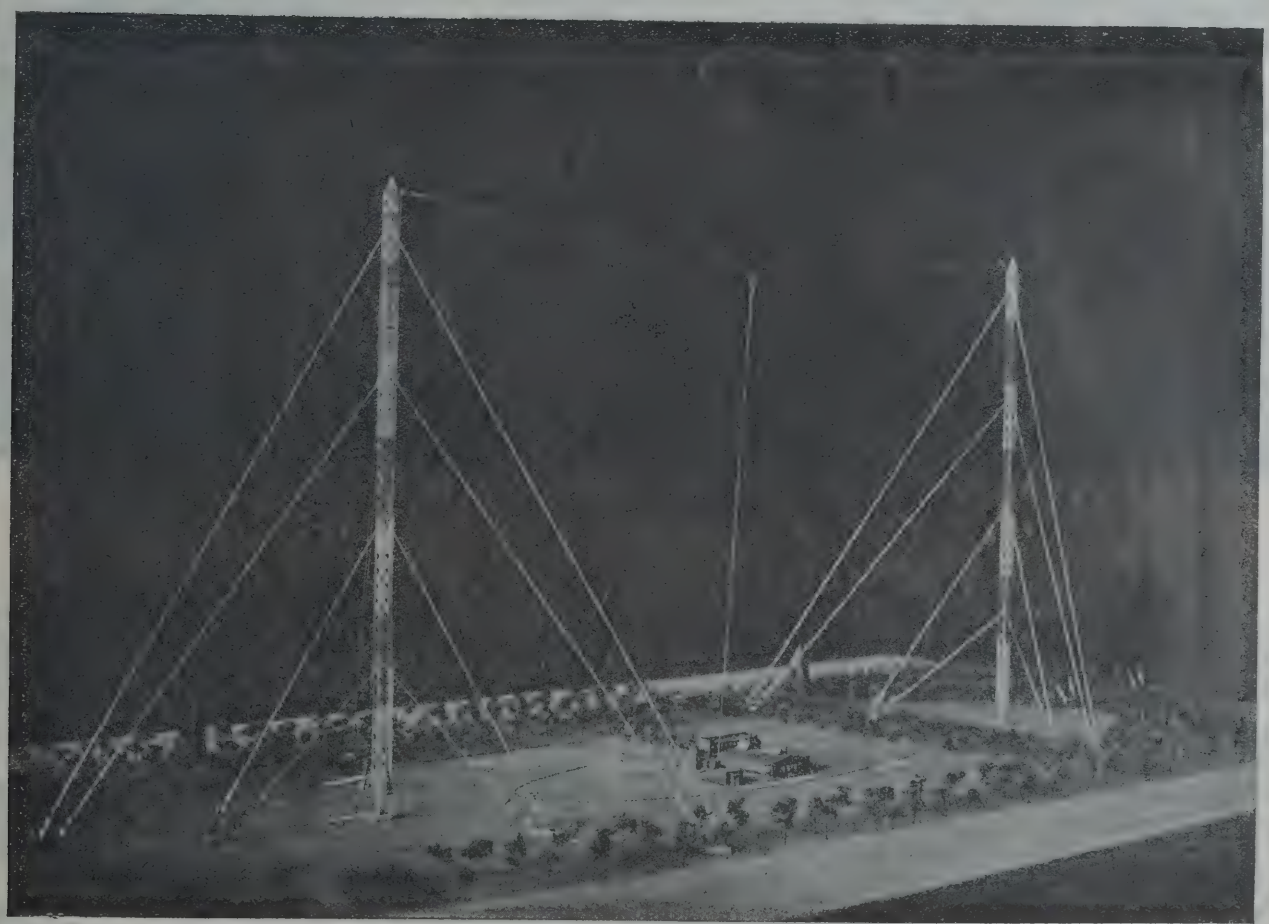
Erwähnenswert waren wiederum die Fortschritte technischer Funkliebhaber auf dem Gebiete der Bastlertätigkeit. Der wie im Vorjahre von der Reichs-Rundfunk-Gesellschaft mit zahlreichen und ansehnlichen Geldpreisen bedachte Wettbewerb für Bastlergeräte war in diesem Jahre in Gemeinschaft mit der Heinrich-Hertz-Gesellschaft ausgeschrieben, die für ein Rundfunkgerät von besonders hoher Leistung alljährlich ihre Silberne Medaille verleiht. Die eingesandten Geräte wurden im Telegraphentechnischen Reichsamt einer eingehenden Prüfung unterzogen. Das Ergebnis wurde an einem der letzten Ausstellungstage im Hause der Funkindustrie vor einem kleinen Kreise geladener Gäste feierlich bekanntgegeben. Der Vorsitzende der Heinrich-Hertz-Gesellschaft und vormalige Präsident des Telegraphentechnischen Reichsamts, Professor Dr. K. W. Wagner, wies in seiner Eröffnungsansprache auf das Verdienst der Reichs-Rundfunk-Gesellschaft hin, durch Veranstaltung eines mit hohen Geldpreisen ausgestatteten Bastlerwettbewerbs nicht nur für den Rundfunk zu werben, sondern auch Liebe zu technischer Betätigung und technisches Verständnis zu fördern. Wie hoch die wissenschaftliche Technik diese Bestrebungen einschätze, gehe daraus hervor, daß die Heinrich-Hertz-Gesellschaft eine so hohe Auszeichnung wie die Silberne Heinrich-Hertz-Medaille nicht für zu hoch erachte, um eine besonders gute Bastlerarbeit zu belohnen. Die Gesellschaft begrüße es mit Freuden, daß im Gegensatz zu den Vorjahren diesmal ein Gerät eingegangen sei, das sich durch wohldurchdachten Aufbau, geschickte Herstellung und vorzügliche Leistung einer solchen Prämierung als würdig erwiesen habe.

Die doppelte Auszeichnung in Gestalt der Silbernen Medaille und eines Ersten Preises in Höhe von 1 000 *RM* (je 500 *RM* von der Heinrich-Hertz-Gesellschaft und der Reichs-Rundfunk-Gesellschaft) wurde einem Mitglied des Funkvereins Dresden zuerkannt. Das preisgekrönte Gerät war ein 4-Röhren-Empfänger nach Tropadynschaltung mit Rahmenluftleiter, das auch bei Tage guten Fernempfang gestattet. Unter den übrigen mit Preisen ausgezeichneten Bastlergeräten befanden sich nach dem Urteil der Prüfungskommission außer guten Einfach- und Mehrfachröhrenempfängern mit hervorragender Trennschärfe sowie recht brauchbaren Netzanschlußgeräten noch eine Anzahl sehr guter 3-Röhren-Empfänger, für die eine besondere Preisgruppe nachträglich gebildet wurde, da für die Gruppe »Detektorgeräte« kein Preis hatte erteilt werden können. Nach dem Urteil der Preisrichter gaben die bei dem Wettbewerb zutage getretenen vorzüglichen technischen Leistungen einen erfreulichen Beweis für die erfolgreiche Arbeit der Funkvereine.

Abb. 8.

Entwicklungsbild der Teilnehmerzahlen.

Abb. 9.



Modell des neuen Deutschlandsenders.

Wieder hat die Funkausstellung, wie in früheren Jahren, weite Volks- und Wirtschaftskreise auf den Entwicklungsstand des deutschen Funkwesens aufmerksam gemacht. Die wirtschaftliche Bedeutung der diesjährigen Ausstellung zeigte sich deutlicher als je in der starken Anstaaten, Tschechoslowakei, Italien, Spanien, Holland, Polen, Österreich, Balkanstaaten, außerdem auch England, Frankreich und Belgien. Von außereuropäischen Staaten wurden als Einkäufer insbesondere Südamerika und Holländisch-Indien genannt. Die erzielten Verkaufspreise

Abb. 10.

Bild des Rundfunk-Werbekraftwagens der Reichs-Rundfunk-Gesellschaft.

teilnahme des Auslandes. Die Aussteller selbst waren mit den erzielten wirtschaftlichen Ergebnissen überaus zufrieden. Aus dem In- und Auslande sind nicht nur Muster-, sondern auch feste Bestellungen in erheblichem Umfange eingegangen. Das Verhältnis des Auslandsabsatzes zum Inlandsabsatz war je nach der Art der Artikel verschieden. In der Apparate-Industrie betrug der Inlandsabsatz ungefähr 70 v H, der Auslandsabsatz ungefähr 30 v H. In der Zubehör- und Teile-Industrie wurden vielfach mehr als 50 v H des Absatzes ausgeführt. Als Käufer traten fast alle europäischen Staaten auf, vornehmlich die nordischen Staaten, die Schweiz, die Randwerden vom Verband der Funkindustrie zwar nicht al gut, aber doch immerhin einigermaßen ausreichend b zeichnet. Der Besuch der Ausstellung war zufriedenstellend Die Besucherzahl war ungefähr 10 v H höher als i Jahre 1926, obgleich damals durch die Eröffnung de Funkturms ein besonderer Anreiz gegeben war. De größten Anziehungspunkt für die Zuschauer bildete (nach Aussage der Veranstalter) wiederum die Ausstellun der Deutschen Reichspost, der Reichs-Rundfunk-Gesellscha sowie die Vorführungen »Funk und Flug«.

Wie zu erwarten war, ist auch die Anerkennung de Auslandes gegenüber den Leistungen unserer Fachindustr

nicht ausgeblieben. Englische Funkzeitungen brachten schon in den letzten Tagen der Ausstellung ausführliche Berichte über die höchst beachtenswerte deutsche Funkschau und ihre Eindrücke. Unverkennbar ist der Erfolg nicht nur für die deutsche Funkindustrie und den Funkhandel, sondern vor

Reichspost gewollte Zusammenarbeit, wenn z. B. der Reichsverband Deutscher Funkhändler sich auf seiner Jahresversammlung anläßlich der Großen Deutschen Funkausstellung als berufener Träger des Rundfunkgedankens bezeichnete und kluge Worte für die wirk-

Abb. 11.

Gegensprechfunkstelle für den Versuchsverkehr mit einem Flugzeug.

llen Dingen auch für die Deutsche Reichspost, die durch iese Ausstellung ergiebige Gelegenheit hatte, ihren Wirthaftsgeist in enger Fühlung mit einem neuerstarkten und eitverbreiteten Industrie- und Handelszweig zu erweisen nd zu betätigen. Der Widerhall war denn auch deutlich enug in fast allen beteiligten Kreisen zu spüren. Presse nd Wirtschaft zögerten nicht, die glückliche Hand der eichspost bei ihren Rundfunkplänen zu loben, und es ugt von reifem Verständnis für die von der Deutschen

same Unterstützung der postseitigen Rundfunkmaßnahmen fand.

Um auch den Beamten der Deutschen Reichspost, besonders denjenigen, die mit dem Funkwesen und der Funktechnik Befassung haben, zur Erweiterung ihres technischen und wirtschaftlichen Gesichtskreises die Besichtigung der Ausstellung zu erleichtern, wurde aus amtlichen Mitteln einer größeren Anzahl zum einmaligen kostenlosen Besuch der Veranstaltung Gelegenheit geboten.

Die Hamburger Staatspost im 19. Jahrhundert.

Von Postrat Teubner, Hamburg.

(Schluß.)

6. Schiffsbriefe, Dampfschiffsverbindungen und Eisenbahnbeförderung.

a. Schiffsbriefe.

Hinsichtlich der Schiffsbriefe bestimmte die Verordnung vom 15. November 1832, daß alle mit Segelschiffen seewärts von Hamburg abzusendenden und daselbst ankommenden Briefe und Briefpakete durch das dem Stadtpostamt angegliederte Kontor für Schiffsbriefe zu behandeln seien, ausgenommen solche, die vom Absender unmittelbar an Bord eines Schiffes geschickt wurden, das abzusegeln im Begriffe stand. Für das Schiffsbriefkontor galten im allgemeinen dieselben Verwaltungsgrundsätze und Dienstvorschriften wie für die übrigen freistädtischen Postanstalten. Um einen Anreiz für die rege Benutzung dieser Einrichtung zu bieten, wurden die Briefgebühren sehr niedrig festgesetzt. Ein einfacher Brief oder ein Briefpaket bis 6 Lot kostete nur 4 Schilling; bei jeder weiteren Gewichtsstufe von 6 Lot stieg das Postgeld um 4 Schilling.

Abb. 4.

Drucksachen und Zeitungen, die leichter als 10 Lot waren, kosteten 4 Schilling, schwerere aber 8 Schilling Hamburger Kurant.

Hinsichtlich der Annahme und Verteilung der Schiffsbriefe galten die allgemeinen Dienstvorschriften. Die Briefe mußten vor der Ausgabe abgestempelt werden; später geschah dies auch mit den abgehenden Sendungen. Für beide Zwecke diente derselbe Stempel (Abb. 4). Bei Buchung der Schiffsbriefe war anzugeben, mit welchem Schiffe sie ein- oder abgegangen waren. Hierauf mußten sie schleunigst verteilt, austaxiert und zugestellt werden. Die aufgelieferten Briefe und Pakete wurden mit der nächsten Schiffsgelegenheit »unter Beilegung gehöriger Correspondenz-Zettel« in versiegelten Beuteln an das Bestimmungspostamt oder nach Umständen an den dortigen Konsularagenten oder andere zuverlässige Personen abgeschickt. Doppel dieser Begleitpapiere sandte man mit 2 demnächst abgehenden Schiffen nach. Bei Briefen, die dem Schiffskontor zur Beförderung mit der Schiffspost von auswärts zugingen, mußten die Freigebühren beigelegt oder sie mußten freigemacht übersandt werden; andernfalls wurden sie an den Absender zurückgeschickt.

Niemand durfte Schiffsbriefe einsammeln oder mitnehmen, außer wenn sie ihm vom Postamt überliefert waren; ebenso war das unbefugte Abholen von den angekommenen Schiffen und ihre Zustellung jedermann bei Strafe von 10 bis 50 Talern verboten. Der Kapitän und die Mannschaft einlaufender Schiffe durften die mitgebrachten Briefe nur an das Schiffsbriefkontor abliefern; Zuwiderhandlungen zogen dieselben Strafen nach sich.

b. Postdampfschiffsverbindungen.

Die ersten von Hamburg nach England verkehrenden Hamburger Dampfer liefen in den Häfen von London und Hull ein. Die Dampfschiffsverbindungen nach England wurden ganz allmählich ausgebaut. Als erstes deutsches Dampfschiff trug die der Firma Rob. M. Slomann jr. gehörige »Hamburg« die heimatliche Flagge. Im Jahre 1850 schickte diese Firma auch den ersten deutschen Dampfer über den Ozean. Die anfängliche Entwicklung der Hamburger Dampfreederei ergibt sich aus der nachstehenden Karte (Abb. 5).

Abb. 5.

Anfänge der Hamburger Dampfreederei.

Die Jahreszahlen geben an, wann die verschiedenen Städte zuerst durch einen Hamburger Dampfer angelaufen wurden. Der Dampferverkehr erlangte für die Hamburger Stadtpost besondere Wichtigkeit, als im Jahre 1847 die Hamburg-Amerikanische Paketfahrt-Aktiengesellschaft gegründet wurde; sie errang und sicherte dem Hamburger Stadtpostamt fast das alleinige Recht auf die Beförderung der deutschen Überseebriefpost.

Die große Vermehrung der Dampfschiffslinien zwischen Europa und Amerika, die umfangreiche Auswanderung dorthin und der damit Schritt haltende Schriftwechsel veranlaßten im Jahre 1852 die Hamburger Regierung, auf eine Verbesserung und Beschleunigung der Postverbindungen zwischen Hamburg und Amerika Bedacht zu nehmen. Außer einer wöchentlichen britischen Dampferverbindung zwischen England und Nordamerika war inzwischen auch eine amerikanische Dampferlinie eingerichtet worden, die im Durchgang über englische Häfen geschlossene Briefbeutel zwischen New York und Bremen beförderte; sie endete aber nicht in Bremen, sondern in Cuxhaven, von wo die Beutel auf dem Landwege nach Bremen befördert wurden. Infolge dieses Umwegs entstanden für die zahlreichen, in den Beuteln nach Bremen enthaltenen Hamburger Briefe Verzögerungen bis zu

4 Tagen. Zur Abstellung der berechtigten Klagen der Hamburger Kaufmannschaft trat die Postverwaltungsdeputation in Hamburg mit der Postverwaltung der Vereinigten Staaten in Verhandlungen, um dorthin eine unmittelbare Verbindung zu erlangen. Zur Erzielung größerer Schnelligkeit sollte von Hamburg aus der Weg über Ostende gewählt werden[26]). Diese Verhandlungen gestalteten sich recht schwierig, und sie führten erst nach fünf Jahren zum Ziele.

Am 12./30. Juni 1857[27]) wurde zwischen Hamburg und den Vereinigten Staaten von Nordamerika zum ersten Male ein Postvertrag abgeschlossen. Aus seinem Inhalte sind folgende Bestimmungen hervorzuheben.

1. Das Postamt in New York und das Freistädtische Postamt in Hamburg gelten als Auswechselungspostanstalten ihrer Staaten für alle unter diesen Vertrag fallenden Posten.
2. Der internationale Briefwechsel, der mit Hamburger Dampfern oder mit solchen der Vereinigten Staaten befördert wird, unterliegt folgenden Gebührensätzen:
   Briefsendungen bis zum Gewicht einer halben Unze kosten ..... 10 Cents,
   schwerere Sendungen bis zum Gewicht einer Unze kosten ..... 20 »
   schwerere Sendungen bis zum Gewicht von zwei Unzen kosten ..... 40 » .
   Für jede weitere Unze oder den Bruchteil einer solchen werden weitere 20 Cents erhoben.
3. Alle zum Deutsch-Österreichischen Postverein gehörigen Staaten sollen den Vorteil der Gebührenfestsetzung von 10 Cents für den einfachen Brief genießen, falls sie das Porto nach und von Hamburg für Briefe nach und von den Vereinigten Staaten auf den Einheitssatz von 5 Cents oder weniger vermindern; andernfalls würde die Beförderungsgebühr für einen einfachen Brief zwischen den Vereinigten Staaten und Hamburg gegenüber solchen Staaten des Deutsch-Österreichischen Postvereins von 10 auf 15 Cents erhöht werden.
4. Die Weiterbeförderungsgebühren für Briefe nach Ländern über Hamburg hinaus oder über die Vereinigten Staaten hinaus werden den obigen Briefgebühren hinzugeschlagen. Beide Postanstalten werden sich wechselseitig Verzeichnisse übermitteln, worin die fremden Länder oder Plätze in fremden Ländern namentlich bezeichnet sind, nach denen die fremde Briefgebühr, deren Höhe anzugeben ist, vorausbezahlt werden muß oder nach denen Nichtfreimachung zugelassen ist.
5. Die in den Vereinigten Staaten nach Hamburg aufgelieferten Zeitungen bis zum Gewicht von 3 Unzen und solche in umgekehrter Richtung dürfen durch hamburgische Dampfer oder Dampfer der Vereinigten Staaten befördert werden, wenn die ganze Gebühr von 2 Cents vom Absender an das Aufgabepostamt bezahlt ist. Zeitungen, die in den Vereinigten Staaten nach den Deutsch-Österreichischen Postvereinsstaaten aufgeliefert werden und nicht schwerer als 3 Unzen wiegen, kosten bei dem Wege über Hamburg 3 Cents.
6. Für jeden nicht freigemachten Brief bis zu einer halben Unze, der in den Vereinigten Staaten aufgeliefert und nach Hamburg bestimmt ist, und ebenso auch für einen Brief von gleichem Gewicht, dessen Freigebühr in Hamburg bezahlt und der nach den Vereinigten Staaten bestimmt ist, soll das Postamt in Hamburg dem New Yorker Postamt vergüten
   a) bei Beförderung durch Dampfer der Vereinigten Staaten ..... 9 Cents,
   b) bei Beförderung durch Hamburger Dampfer ..... 5 » .
   Briefe aus den Staaten des Deutsch-Österreichischen Postvereins kosten bei der Beförderung zu a 5 Cents mehr, also 14 Cents.

Durch den im Juni 1857 zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg und den Vereinigten Staaten von Nordamerika abgeschlossenen Vertrag war auch festgesetzt, daß behufs Auswechselung der Posten zwischen beiden Staaten Dampfpaketboote der Hamburg-Amerikanischen Paketfahrt-Aktien-Gesellschaft in Hamburg dienen sollten, die zwischen Hamburg und New York eine regelmäßige Verbindung herstellten. Nachdem dieserhalb zwischen der Freistädtischen Postverwaltung und der Schiffahrtsunternehmung eine vorläufige Verabredung getroffen war, wurde die endgültige Vereinbarung am 16. März 1858 geschlossen. Darin wurde u. a. folgendes vereinbart.

1. Die Einsammlung und Verteilung von Briefen und der unter Streifband gelegten Zeitungen nach und von Amerika und nach sowie von allen Ländern, über deren Beförderung die Postverwaltungen der Freien Stadt Hamburg und der Vereinigten Staaten sich verständigen, steht der Freistädtischen Post allein zu. Die Gesellschaft verpflichtet sich unbedingt, darüber zu wachen, daß ihre Generalagentur und ihre Schiffsmakler sich der Einsammlung und Verteilung dieser Sendungen, insbesondere derjenigen von den fremden Postämtern in Hamburg und an sie, enthalten.

2. Der hamburgische Postgebührenanteil beträgt 5 Cents für jeden einfachen Brief, davon 4 Cents Seeporto und 1 Cent Porto für die hamburgische Postverwaltung. Außer den Seegebühren von je 4 Cents, die sowieso dem Schiffseigentümer, im vorliegenden Falle also der Hamburg-Amerikanischen Paketfahrt-Aktien-Gesellschaft, gebühren, verzichtet die Hamburger Postverwaltung zugunsten der Gesellschaft auch noch auf den ihr zukommenden 1 Cent für den gewöhnlichen Brief und verpflichtet sich somit, der Gesellschaft den gesamten Anteil für jeden einfachen Brief in Höhe von je 5 Cents zu zahlen, den die Paketdampfboote der Gesellschaft befördern. Außerdem soll sie die Hälfte des der freistädtischen Postverwaltung zukommenden Gebührenanteils für die unter Streifband beförderten Zeitungen genießen. Die Abrechnung wird vom Stadtpostamt nach jeder Schiffsreise aufgestellt und der Gesellschaft ausgezahlt.

3. Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung der hamburg-amerikanischen Posten zwischen Hamburg und New York und verpflichtet sich, sie sicher aufzubewahren und sicher abzuliefern, Seegefahr und höhere Gewalt ausgenommen, und zwar frei von Kosten.

[26]) Akten des ehem. Preußischen Generalpostamts in Berlin. Sekt. VII. Nr. 37.
[27]) Akten des ehem. Preußischen Generalpostamts in Berlin. Sekt. VII. Nr. 37.

4. Die Gesellschaft wird — ausgenommen im Winter — an jedem ersten Tage eines Monats eins ihrer Schiffe sowohl von Hamburg als auch von New York abgehen lassen und dahin streben, daß je eins ihrer Schiffe auch am 15. eines jeden Monats von beiden Städten abfährt. Diese zweimal monatlich erfolgende Schiffsverbindung soll alljährlich bis zum Schlusse der Fahrten infolge Eisgangs usw. fortdauern.

c. Postbeförderung durch Eisenbahnen.

Schon bald nach dem Auftauchen der ersten Eisenbahnbaupläne in England begann man in Hamburg, sich mit diesem neuen Verkehrsmittel zu beschäftigen. Im Jahre 1834 bildete sich hier die erste Aktiengesellschaft zum Bau von Eisenbahnen. Auf dem Wege zum Ziele waren aber erhebliche Schwierigkeiten zu überwinden, denn Hamburg war von mißgünstigen Nachbarn umgeben, die jeden Verkehrsaufschwung dieser vorwärts strebenden Stadt zu verhindern wünschten. Als eine Eisenbahnverbindung von Hamburg nach Lübeck angestrebt wurde, die durch holsteinisches (dänisches) Gebiet führen sollte, verhinderte Dänemark es mit der Begründung, daß für eine solche Bahn kein Bedürfnis bestehe; der wahre Grund war jedoch die Furcht vor dem Hamburger Wettbewerb. Bald darauf gab die dänische Regierung einen weiteren Beweis ihrer Unfreundlichkeit, indem sie die Erbauung der Bahnstrecke Altona–Kiel nur unter der Bedingung genehmigte, daß der Kopfbahnhof für Altona möglichst weit entfernt von Hamburg erbaut werde. Eine ebenso mißgünstige Haltung nahm die hannoversche Regierung ein, als Hamburg über Harburg nach Hannover einen Schienenweg zu führen wünschte. Allerdings wollte auch die hannoversche Regierung eine Bahnstrecke von Hannover nach Harburg erbauen, und diese Absicht führte sie auch aus; aber in Harburg wurde — ebenso wie vorher in Altona — ein Kopfbahnhof erbaut und die Herstellung der Verbindungsstrecke Harburg–Hamburg verhindert. Angesichts dieser Widerstände dachte man in Hamburg nun an die Erbauung einer Eisenbahnlinie nach Berlin und Magdeburg, aber Dänemark (für das Herzogtum Lauenburg), Mecklenburg und Preußen machten Schwierigkeiten. Daher mußten sich die Hamburger unter einstweiligem Verzicht auf ihre weitschauenden Pläne damit begnügen, daß sie nach dem Städtchen Bergedorf, das Hamburg und Lübeck damals gemeinsam besaßen, eine Bahn erbauten. Damit war der erste Schritt zur Verbindung Hamburgs mit Berlin getan (5. Mai 1842). Im Jahre 1843 wurde dann die Hamburg-Berliner Eisenbahngesellschaft gegründet; sie erhielt nach mühevollen Verhandlungen endlich auch die Baugenehmigung. Die Bauarbeiten schritten so schnell vorwärts, daß die Gesamtstrecke Hamburg–Berlin bereits am 15. Dezember 1845 in Betrieb genommen werden konnte.

Nunmehr wurde der Plan, eine Eisenbahnverbindung zwischen Hamburg und Lübeck herzustellen, erneut aufgenommen. Weil Dänemark aber eine unmittelbare Verbindung beider Städte nicht erlaubte, so mußte der Umweg über Büchen und durch das Herzogtum Lauenburg gewählt werden. Im Jahre 1850 trat die Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft ins Leben. Die Strecke Hamburg–Büchen–Lübeck wurde dann auch erbaut. Die unmittelbare Eisenbahnverbindung zwischen Hamburg und Lübeck vermochte man erst herzustellen, nachdem Holstein den Dänen entrissen war. Am 1. August 1865 wurde auf dieser Linie der Betrieb aufgenommen.

Ähnlichen kriegerischen Ereignissen, nämlich denen des Jahres 1866, war es zu danken, daß Hamburg endlich seine längst erstrebte Eisenbahnverbindung nach Harburg (und damit weiter nach Hannover) erhielt, denn erst nach Umwandlung des Königreichs Hannover in eine preußische Provinz konnte mit der preußischen Regierung ein Vertrag geschlossen werden, wonach die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft den Bau der Teil- und Verbindungslinie Hamburg–Harburg durchführen sollte. Diese Linie war am 1. Dezember 1872 fertiggestellt. Zu diesem Zeitpunkte hatte Hamburg folgende Bahnhöfe:

a) den Berliner Bahnhof am Deichtore,
b) den Lübecker Bahnhof an der Spaldingstraße,
c) den Venloer oder Hannoverschen Bahnhof am Pariser Platze,
d) den Klostertorbahnhof, der für die Verbindungsbahn zwischen Hamburg und Altona geschaffen wurde.

Die auf diesen Strecken verkehrenden Eisenbahnzüge wurden in immer wachsendem Umfange zur Beförderung der Briefsendungen und Päckereien seitens des Hamburger Stadtpostamts und der übrigen fremden Postanstalten in Hamburg benutzt, während die bisherigen Beförderungsmittel — Reitposten, Diligencen, Fahrposten usw. — aufgehoben wurden. So wurde beispielsweise am 1. August 1865, dem Tage der Eröffnung der unmittelbaren Eisenbahnverbindung zwischen Hamburg und Lübeck, die Diligence aufgehoben, die bis dahin zwischen beiden Städten verkehrt hatte[28]). Dagegen wurde mit jedem der täglich viermal zwischen Hamburg und Lübeck hin und her fahrenden Züge eine Brief- und Frachtpostbeförderung zwischen Hamburg einerseits und Lübeck sowie dem Schleswig-Holsteinischen Postgebiete anderseits eingerichtet.

Der wichtigste Hamburger Bahnhof war der Hamburg-Berliner Bahnhof (Abb. 6). Hier hatten das Stadtpostamt, das preußische Oberpostamt und das Mecklenburger Oberpostamt Posterpeditionen, während auf dem Lübecker Bahnhof eine dänische und eine freistädtische Posterpedition sich befanden. In der Stadtposterpedition auf dem Berliner Bahnhof konnten Briefpostgegenstände nach Bergedorf bis 10 Minuten vor Abgang der Eisenbahnzüge aufgeliefert werden. Bei der daselbst befindlichen preußischen Posterpedition wurden gewöhnliche Briefe nach Preußen, Sachsen, Mecklenburg-Strelitz, Österreich (mit Ausschluß der Kronländer Venedig, Tirol, Vorarlberg und Österreich ob der Enns) und nach Rußland bis 10 Minuten, Einschreibbriefe bis 35 Minuten vor dem Abgang der Züge angenommen. Unfrankierte oder durch Marken freigemachte Briefpostgegenstände konnten noch unmittelbar vor Zugabgang in den Briefkasten der Bahnpostwagen gesteckt werden[29]).

7. Poststempel und Postwertzeichen.

Solange die Hamburger Stadtpost von den Börsenalten geleitet wurde, hatte man sich nicht entschließen können, die ankommenden und abgehenden Briefe abzustempeln. Fast alle anderen deutschen Postverwaltungen, Thurn und Taxis an der Spitze, besaßen Ankunfts- und Aufgabestempel schon jahrzehntelang und verwendeten sie auch bei ihren Postanstalten in Hamburg. Die Großherzoglich Bergsche Generalpostdirektion und im Anschlusse daran das Kaiserlich Französische Hauptpostamt in Hamburg hatten von 1807 bis 1814 die von ihnen beförderten Briefe mit Stempeln bedruckt, und ebenso hatte dies die

[28]) Sammlung der Lübeckischen Verordnungen und Bekanntmachungen. 32. Band. Lübeck 1865.
[29]) A. Götting. Posthandbuch für Hamburg. S. 91, 97, 99 und 101. Hamburg 1864.

unter privater Verwaltung stehende »Hamburger Fußpost« getan. Wie in so vielen anderen Beziehungen, so führte auch in dieser Hinsicht die Verordnung wegen der allgemeinen Organisation des Hamburger Stadtpostwesens vom 15. November 1832 eine Wandlung herbei. Seitdem kam zur Bedruckung der beim Stadtpostamte eintreffenden und der daselbst aufgelieferten Briefsendungen ein eiförmiger Stempel in Gebrauch, der in der ersten Zeile die Buchstaben St. P. A. (Stadt-Post-Amt) und in der zweiten Zeile Tag, Monat und Jahrzahl enthielt. Ihm folgte etwa ums Jahr 1854 der sogenannte »Schnallenstempel«, ein zweizeiliger Stempel ohne Umrahmung, der oben durch eine geschwungene Spange (Schnalle) und unten durch ein liegendes Klammerzeichen abgeschlossen wird. Im Jahre

Abb. 6.

Berliner Bahnhof in Hamburg[30])

861 erscheint ein kleiner zierlicher Ovalstempel; dann olgen Doppelkreisstempel und Einkreisstempel.

Briefe aus den Hamburger Vororten wurden seit 1852 nit einem Abdrucke versehen, der nur den Namen des Vororts (ohne Datum) trägt. In demselben Jahre wurden bei der freistädtischen Bahnhofsexpedition Einkreisempel eingeführt, dem später ein viereckiger Kastenempel folgte. Auch Frankostempel, teilweise von igentümlicher Form, waren in den sechziger Jahren des origen Jahrhunderts bei den freistädtischen Postanstalten n Hamburg in Gebrauch.

Am 1. Januar 1859 wurden nach dem Vorgange anderer eutschen Postverwaltungen bei der Hamburger Staatsost Freimarken eingeführt. Sie durften vorerst ber nur zur Freimachung gewöhnlicher Briefsendungen erwendet werden, soweit diese nach dem Hamburger, übecker und Bremer Staatsgebiet sowie nach den Niederinden, Großbritannien nebst einem Teile seiner Kolonien nd den Vereinigten Staaten von Nordamerika gerichtet aren. Diese Marken trugen das Hamburger Wappenbild und gaben den Wert in Zahlen und Buchstaben an. Sie wurden — gemäß den Hamburger Währungsverhältnissen — in Bogen zu 96 Stück gedruckt. Jeder Bogen enthielt 8 wagerechte und 12 senkrechte Reihen; auch mußte jeder Käufer mindestens eine wagerechte Reihe von 8 Stück nehmen. Die damaligen Gebührensätze bildeten die Grundlage für die zu schaffenden Markengattungen; demgemäß wurden Postwertzeichen zu $^1/_2$, 1, 2, 3, 4, 7 und 9 Schilling Kurant geschaffen in farbigem Drucke auf weißem Papier, das mit Wasserzeichen in Form von Schlangenlinien versehen war. Da die Zwischenräume zwischen den einzelnen Marken weder durchlocht noch durchstochen waren, so mußten sie mit der Schere abgeschnitten werden. Im Jahre 1864 wurden infolge Änderung von Gebührensätzen Briefmarken zu $1^1/_4$ und $1^1/_2$ Schilling geschaffen. Bald darauf wurde, um die Abtrennung der einzelnen Marken zu erleichtern, die Durchlochung eingeführt.

Die Briefmarken mußten mit einem besonderen Entwertungsstempel bedruckt werden, der aus 4 parallelen Linien bestand. Der Aufgabestempel wurde neben oder unter den Marken abgedruckt.

Nach dem Beispiele der Postverwaltungen von Preußen, Hannover, Mecklenburg und Thurn und Taxis, die in Hamburg Postanstalten besaßen, führte die Hamburger Staatspost zu Beginn des Jahres 1866 Briefumschläge mit eingeprägtem Wertstempel ein, und zwar solche zu $^1/_2$, $1^1/_4$, $1^1/_2$, 2, 3, 4 und 7 Schilling. Der Wertstempel ist achteckig; inmitten befindet sich das Hamburger Wappen, weiß erhaben auf farbigem Grunde. Das Wappen wird teilweise verdeckt durch die Wertziffer, die weiß erhaben mit starker Schattenlinie auf dem Wappen liegt. Außerdem enthält der Wertstempel die Worte »HAM-

[30]) Das Original befindet sich im Hamburger Denkmalsarchiv.

BURG«, »POSTMARKE« und die Wertbezeichnung. Die Farbe der Wertstempel entspricht im Grundtone denen der Marken.

Im Jahre 1866 wurden auch Postanweisungen zu 3 Schilling mit ultramarinem und zu 4 Schilling mit grünem Wertstempel ausgegeben.

Alle diese Postwertzeichen verloren am 31. Dezember 1867, als die Hamburger Staatspost ihre Tätigkeit einstellte, ihre Gültigkeit.

8. Der Betriebsdienst beim Hamburger Stadtpostamt 1864 bis 1866[31]).

Beim Stadtpostamte mußten aufgeliefert werden

a) Briefpostsendungen nach dem Hamburger Staatsgebiet einschließlich Cuxhaven und Ritzebüttel,
b) Brief- und Fahrpostsendungen nach Bergedorf, den Vierlanden und Geesthacht,
c) Briefpostsendungen nach Bremen, Bremerhaven und Vegesack,
d) gewöhnliche Briefe und solche mit Vorschriften nach Lübeck,
e) Briefpostgegenstände nach dem Großherzogtum Oldenburg,
f) Briefsendungen nach Großbritannien, Helgoland und den Niederlanden,
g) Fahrpostgegenstände nach Schweden,
h) Briefsendungen nach Übersee ausschließlich solcher mit den Leitvermerken via Triest oder via Marseille.

Bei der Abteilung für Schleswig, Holstein und Lauenburg des Stadtpostamts erfolgte die Auflieferung von

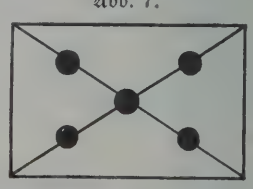
a) Brief- und Fahrpostsendungen nach Schleswig, Holstein und Lauenburg,
b) Fahrpostgegenständen nach Lübeck,
c) Brief- und Fahrpostsendungen nach Dänemark und Norwegen.

Von den im Jahre 1864 für den Hamburger Postverkehr geltenden allgemeinen Bestimmungen sollen hier nur diejenigen aufgeführt werden, die von den heute gültigen Vorschriften erheblich abweichen.

1. Für alle Gewichtsbestimmungen war das Zollpfund maßgebend, das in 30 Lot eingeteilt war.
2. Die Postsendungen zerfielen in Brief- und Fahrpostgegenstände. Briefpostgegenstände waren
   a) Briefe ohne angegebenen Wert bis 4 Lot ausschließlich,
   b) Briefe mit Warenproben oder Mustern bis 15 Lot, nach und durch den Zollverein nur bis 3 Lot,
   c) Kreuzbandsendungen bis 15 Lot,
   d) eingeschriebene Briefe,
   e) Zeitungen.

   Fahrpostgegenstände waren
   a) Briefe von 4 Lot an,
   b) Briefe mit angegebenem Werte,
   c) Briefe mit baren Einzahlungen,
   d) Briefe mit Postvorschuß,
   e) Pakete mit und ohne Wertangabe.
3. Sendungen, in deren Aufschrift das Wort »frei« oder »franko« ausgestrichen oder weggeschabt war, wurden nicht angenommen.
4. Postlagernde Sendungen blieben am Bestimmungsorte drei Monate zur Abforderung liegen, Postvorschußsendungen indes nur 14 Tage. Bei Abforderung aller postlagernden Gegenstände mußte der Abholer sich ausweisen.
5. Fahrpostgegenstände wurden nur auf ausdrückliches Verlangen des Absenders nachgesandt oder — bei vorhandener Sicherheit für Porto und Auslagen — auch des Empfängers.
6. Für Pakete, deren Wert nicht angegeben war, wurde im Verlustfalle eine Entschädigung von 10 Silbergroschen für jedes Pfund gewährt; für abhanden gekommene Einschreibbriefe 10 oder 14 Taler.
7. Ein einfacher Brief durfte nicht voll 1 Lot wiegen. Bei schwererem Gewicht stieg die Freigebühr für jedes Lot Mehrgewicht um den einfachen Briefportosatz, wenn nicht ausdrücklich ein anderer Gebührensatz vorgesehen war.
8. Für Briefe, denen Warenproben oder Muster angehängt waren, trat nur dann eine ermäßigte Gebühr ein, wenn sie einem einfachen, nicht voll 1 Lot schweren Briefe beigefügt waren.
9. Briefe von 4 Lot und darüber gehörten zur Fahrpost, wenn nicht ihre Beförderung mit der Briefpost in der Anschrift ausdrücklich verlangt war.
10. Das Gewicht eines Fahrpostgegenstandes sollte im allgemeinen 100 Pfund nicht überschreiten.
11. Jedem Pakete über 3 Lot waren ein Frachtbrief, der unter 1 Lot von Porto frei war, bei schwererem Gewichte aber die Mindestgebühr für Fahrpostsendungen kostete, sowie eine oder mehrere Inhaltserklärungen beizufügen. Diese Inhaltserklärungen (Deklarationen) mußten enthalten
    a) die vollständige Anschrift des Empfängers,
    b) die Bezeichnung der äußeren Beschaffenheit der Sendung und die Signatur,
    c) die genaue Angabe des Inhalts nach Gattung, Stückzahl und Reingewicht jeder Gattung,
    d) das Rohgewicht und nach Umständen den Wert der Sendung,
    e) den Namen und Wohnort des Absenders.
12. Wenn bei Sendungen nach einzelnen Ländern zollvorschriftliche Verschnürung verlangt wurde, so war darunter zu verstehen, daß sie mit einer aus einem einzigen Stücke bestehenden Schnur kreuzweise umbunden werden mußten dergestalt, daß die Schnur an jeder Seite einmal durch die Umhüllung der Sendung gezogen wurde. Die übrigbleibenden Enden der Schnur mußten behufs des anzulegenden Zollverschlusses etwa 6 Zoll lang sein. Kisten, Koffer, Fässer usw. mußten an den Kanten durchbohrt und die Schnur mußte durch diese Löcher gezogen werden.
13. Briefe mit Geld oder Geldeswert mußten mit einem haltbaren Kreuzbriefumschlag versehen und mit

Abb. 7.



fünf gleichen Siegeln gut verschlossen sein. Briefe mit barem Gelde durften das Gewicht von 8 Lot, Briefe mit Papiergeld das Gewicht von 15 Lot nicht übersteigen (Abb. 7).
14. Bare Einzahlungen konnten nur auf einfache, d. h. kein volles Lot wiegende Briefe bis zu 50 Talern gemacht werden, und auch nur nach bestimmten Ländern.

[31]) Die nachfolgenden Angaben sind entnommen dem Posthandbuch für Hamburg. Herausgegeben von A. Götting. Im Selbstverlage des Verfassers. Hamburg, im Juli 1864.

15. Der Begleitbrief zu Paketen mußte stets mit demselben Siegel, mit dem die Sendung selbst verschlossen war, versehen sein.

Die Schalter des Stadtpostamts waren im Sommer von 7 Uhr, im Winter von 8 Uhr morgens bis 9 Uhr abends geöffnet.

Beim Stadtpostamte[32]) wurden an die Bewohner der Altstadt und der Vorstädte außer Briefen und Kreuzbandsendungen auch gewöhnliche Pakete bis zum Gewicht von einem Pfunde — jedoch keine Geld- und Wertsendungen —, an Bewohner des Hamburger Landgebiets dagegen Sendungen jeder Art, also auch Geld- und Paketsendungen, ohne irgendeine Beschränkung des Wertes oder Gewichtes zur Zustellung angenommen. Alle diese Sendungen einschließlich derjenigen Geld- und Paketsendungen an Bewohner der Umgegend von Hamburg, die die fremden Postanstalten in Hamburg dem Stadtpostamte überwiesen, wurden von diesem den Empfängern zugestellt.

Die Zustellung erfolgte gleichzeitig mit den Briefen durch die Stadtpostbriefträger. Waren — was selten vorkam — zahlreiche Paket- und Geldsendungen zuzustellen, so mieteten die Briefträger Droschken an; dies war aber nur dann erlaubt, wenn die zahlreichen Sendungen tatsächlich nicht zu Fuß fortgeschafft werden konnten. Die Kosten für die Droschkenbenutzung wurden den Briefträgern aus der Stadtpostkasse erstattet.

Die Mindestgebühr für die Zustellung von Paketen innerhalb der Stadt sowie von Geld- und Paketsendungen nach dem Landgebiete betrug 4 Schilling = 3 Silbergroschen, und sie stieg in vielen Abstufungen nach dem Werte und Gewichte der Sendungen bis zu einer Höchstgebühr von 3 Mark Hamburger Kurant = 1 Taler 6 Silbergroschen.

Im Jahre 1864 entschloß sich die Hamburger Staatspostverwaltung, diesen verbesserungsbedürftigen Dienstzweig nach preußischem Vorbilde einzurichten und namentlich die Zustellung der Briefpostgegenstände völlig von der Zustellung der Geld- und Päckereisendungen zu trennen; hierfür sollten regelmäßige Zustellfahrten eingerichtet werden, die auch den Verkehr zwischen dem Stadtpostamt und den freistädtischen Postexpeditionen vermitteln sollten.

In die freistädtischen Straßenbriefkasten durften seit 1. Januar 1865 auch solche Briefe gelegt werden, zu deren Einsammlung und Beförderung vertragsmäßig die in Hamburg vorhandenen Postanstalten fremder Staaten befugt waren. Allerdings lieferte das Stadtpostamt solche Sendungen an jene fremden Postämter ab. Gleichzeitig war aber seitens der Hamburger Staatspost verfügt worden, daß zur Freimachung aller Briefkastensendungen Hamburger Freimarken verwendet werden konnten. Da deren Wiederverkauf Privatleuten gestattet war und ihnen bei Abnahme von vollen Bogen (zu 96 Stück) ein Rabatt von 3 vH bewilligt wurde, so ließ sich voraussehen, daß man die Hamburger Postmarken in ausgedehntem Maße zur Freimachung auch solcher Briefe benutzen würde, für die das Recht der Annahme und Gebührenerhebung vertragsmäßig den fremden Postämtern zustand. Die Gebührenbeträge wurden nun zwar bei Überweisung der zum Wirkungskreise der fremden Postämter gehörigen Briefe seitens des Hamburger Stadtpostamts an jene vergütet. Indes konnte die Anwendbarkeit der freistädtischen Briefmarken zur Freimachung aller Briefsendungen zusammen mit der Briefkasteneinrichtung allmählich dahin führen, daß die Einsammlung des größten Teils der Briefe auf das Hamburger Stadtpostamt übergeleitet wurde, so daß die fremden Postanstalten hinsichtlich der abgehenden Briefe eigentlich nur noch Abfertigungsstellen bildeten. Gegenüber entsprechenden Vorstellungen Preußens bestritt der Hamburger Senat, daß die neuen Einrichtungen die Rechte des preußischen Oberpostamts in Hamburg verdunkelten. Er machte geltend, die Stadtbevölkerung habe seit langer Zeit gewünscht, daß Briefkasten von der hierzu ausschließlich befugten Hamburger Postverwaltung aufgestellt werden möchten, um alle gewöhnlichen Briefsendungen hineinlegen zu können. Sollte dem Bedürfnisse völlig genügt werden, so müßten auch Hamburger Freimarken zur Freimachung dieser Sendungen benutzt werden können. Unter Aufwendung großer Kosten und ohne jede Gegenleistung habe das Stadtpostamt es übernommen, die in den städtischen Briefkasten vorgefundenen, nicht zu seinem Wirkungsbereiche gehörenden Briefe den fremden Postämtern unter Vergütung des erhobenen Postgeldes so rechtzeitig auszuliefern, daß sie mit der nächsten Gelegenheit nach auswärts abgesandt werden könnten. Somit würde dem preußischen Oberpostamt in Hamburg weder ein Brief noch die Gebühr für ihn entzogen, vielmehr der Briefwechsel erleichtert. Im übrigen bleibe es jedem Absender unbenommen, seine Briefe dem preußischen Oberpostamte unmittelbar zu übergeben oder ihn mit preußischen Marken beklebt in die Stadtbriefkasten zu legen. Auch die Voraussetzung, daß die Absender sich vorzugsweise der Hamburger Freimarken bedienen würden, weil beim Verkaufe dieser Marken in vollen Bogen ein geringer Rabatt gegeben werde, sei durch die Erfahrung nicht bestätigt worden.

Mit dieser Erklärung des Senats war die Preußische Regierung zufriedengestellt[33]).

9. Übergang der Hamburger Staatspost an den Norddeutschen Bund.

Gemäß Artikel 51 der Verfassung des Norddeutschen Bundes sollte zur Beseitigung der Zersplitterung des Post- und Telegraphenwesens in den Hansestädten die Verwaltung und der Betrieb der verschiedenen dort befindlichen Post- und Telegraphenanstalten nach näherer Anordnung des Bundespräsidiums und im Einvernehmen mit den drei hanseatischen Senaten vereinigt werden. Diese Vereinigung sollte hinsichtlich der in Hamburg, Bremen und Lübeck befindlichen deutschen Postanstalten sofort ausgeführt werden. Nachdem die Verfassung des Norddeutschen Bundes veröffentlicht war, wurden die drei Hansestädte ersucht, entweder durch das preußische Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten eine entsprechende Mitteilung an die Norddeutsche Bundespostverwaltung in Berlin gelangen zu lassen oder einen Kommissar zu ernennen, der zu diesem Zwecke mit dem Generalpostamt in Verbindung treten sollte. Der Hamburger Senat betraute mit der Übermittlung seiner Wünsche den hanseatischen Ministerresidenten in Berlin unter technischem Beirat des Vorstehers des freistädtischen Oberpostamts in Hamburg, Oberpostdirektors Schulze. Ersterem fertigte der Senat gleichzeitig eine Denkschrift zu, worin diese Wünsche erörtert waren, behufs Übergabe an den Bundeskanzler, Grafen von Bismarck. Die unterm

[32]) Akten des ehem. Preußischen Generalpostamts in Berlin. Sekt. VII. Nr. 37. Bd. II.

[33]) Akten des ehem. Preußischen Generalpostamts in Berlin. Sekt. VII. Nr. 37. Bd. II.

30. August 1867 ergangene Entscheidung enthält u. a. folgende wichtige Punkte.

1. Das aus der Vereinigung der verschiedenen Postanstalten in Hamburg vom 1. Januar 1868 ab hervorgehende Oberpostamt ist für den gemeinsamen Zweck der Ausübung der Verwaltungspflichten und der Wahrnehmung des Betriebs bestimmt und wird hinsichtlich der Verwaltung vom Bundespräsidium mit angemessenen Befugnissen ausgestattet.
2. Leiter dieses Bundesoberpostamts wird der bisherige freistädtische Oberpostdirektor Schulze.
3. Im bisherigen freistädtischen Posthause in der Poststraße sowie im preußischen Posthause am Gänsemarkt bleiben Hauptannahmestellen bestehen, abgesehen von den sonst noch geplanten Annahmestellen. Wo die Diensträume des Oberpostdirektors unterzubringen sind, bleibt weiterer Erwägung vorbehalten.
4. Das von einzelnen Empfängern beobachtete Abholen von Briefen bei den Briefträgern wird, solange es mit der allgemeinen Ordnung des Dienstes vereinbar ist, auch weiterhin gestattet.
5. Das im Hamburger Staatspostdienste stehende Postpersonal wird in den Geschäftskreis des neuen Oberpostamts unter Gewährleistung aller erworbenen Rechte, namentlich der ihm in Geld oder sonst gewährten Einkommensbeträge, übernommen. Bei eintretender Invalidität wird den übernommenen Beamten und Unterbeamten ein Ruhegehalt gewährt, dessen Betrag nicht hinter dem Ruhegehalt zurückbleiben soll, das ihnen nach den bisherigen Vorschriften vom Hamburger Staate bewilligt sein würde.
6. Die zu übernehmenden Post- und Telegraphenbeamten werden nicht gegen ihren Wunsch ohne dringende außergewöhnliche Veranlassung aus dem Hamburger Staatsgebiete versetzt werden. Bei Besetzung von Postdienststellen wird auf Hamburger Staatsangehörige tunlichste Rücksicht genommen werden.
7. Soweit der Hamburger Staat zu fremden Regierungen in Postvertragsverhältnissen sich befindet, wird der Norddeutsche Bund in diese eintreten.

Demgemäß wurden am 1. Januar 1868 das freistädtische Postamt, das preußische Oberpostamt und das mecklenburgische Oberpostamt in Hamburg aufgehoben. Infolge der kriegerischen Ereignisse hatten bereits im Jahre 1863 Dänemark und 1866 Hannover sowie Thurn und Taxis ihre Postanstalten in Hamburg aufgeben müssen, während das schwedische Postamt erst 1869 seinen Betrieb einstellte. So war endlich die lang erstrebte Einheit auf postalischem Gebiete innerhalb der alten Hansestadt Hamburg erreicht, ein segensreicher Erfolg, der von der ganzen Einwohnerschaft freudig begrüßt wurde!

Alexander Volta. (1827 bis 1927).

Auszug aus der Rivista delle Comunicazioni[1]) von Postinspektor Hans Goetsch, Berlin.

Am 4. März, mit Beginn des Voltajahres, setzte in Como eine fieberhafte Tätigkeit ein, und ganz Italien begann sich zu rüsten, die Gedenkfeier dieses bedeutenden Landsmannes, der auf sein Vaterland viel Ruhm gehäuft hat, würdig zu begehen. Alexander Volta erblickte in Como am 18. Februar 1745 das Licht der Welt. Seit früher Kindheit zeichnete er sich durch schnelle Auffassungsgabe aus. Bereits im Alter von 18 Jahren schrieb er fließend in Prosa und in Versen über philosophische Dinge und über Fragen der Physik, der er von jeher einen umfangreichen Teil seiner Studien gewidmet hatte, in italienischer und lateinischer Sprache. Im Alter von 24 Jahren behandelte er mit vielem Scharfsinn die elektrischen Ursachen der Leydener Flasche und entwickelte die »Theorie der atmosphärischen Elektrizität«. Nach Wiederholung der Studien von Aeginus, Wilcke, Cigna und Beccaria über die Elektrizität durch Influenz, die in gewissen Körpern je nach der Art ihrer Berührung auftritt und wieder verschwindet, entdeckte er die »ständige Elektrizitätserzeugung«, die in beschränktem Umfang eine unerschöpfliche Stromquelle erschließt, aus der immerwährend gleiche Kraftentladungen sich erzielen lassen. Nachdem Volta sich durch diese Erfolge ein hohes Ansehen gesichert hatte, wurde er 1774 vom lombardischen Minister Grafen Firmian zum Leiter der »Schule zu Como« und hernach zum Professor der Physik ernannt. Diese Ämter versah er gleichzeitig.

Als Volta sich gegen Ende 1776 in Angera nel Verbano aufhielt, untersuchte er die aus gewissen sumpfigen Gründen entweichenden Luftblasen und verfaßte eine Abhandlung über »die den Sümpfen entstammende Luft«. Schnell münzte er die Forschungsergebnisse aus und erfand im nächsten Jahre das »Eudiometer für entzündbare Luft«[2]), mit dem auch der Reinheitsgrad der atmosphärischen Luft bestimmt werden kann. In Verfolg seiner weiteren Studien glückte es Volta, auf Grund von Beobachtungen über die heftige Entladung des Wasserstoffs im Augenblick der Flammenbildung die »Elektrische Pistole« — einen Vorläufer der elektrischen Telegraphie — zu konstruieren. Das war 60 Jahre, bevor Morse in Philadelphia seine Versuche anstellte. Nach der »Pistole« kam die »Ewige Lampe mit Wasserstoffgas« an die Reihe, die dank einer geistreichen Anwendung des von ihm erfundenen Elektrophors nach Belieben angezündet werden konnte. Zu jener Zeit unternahm Volta eine Reise nach der Schweiz und Savoyen und schloß Freundschaft mit Haller, de Saussure und Voltaire. Als er 1777 in seine Heimat zurückkehrte, führte er in Italien die Kartoffel ein und förderte ihre Züchtung durch Anbau auf seinen eigenen Besitzungen, wo ihm 1889 zur Erinnerung hieran ein Denkstein errichtet wurde.

Alle diese Verdienste trugen Voltas Namen weit über die engeren Grenzen seiner Heimat in alle Welt hinaus. Im Jahre 1781 bereiste er einen großen Teil Europas und wurde überall von den amtlichen Stellen mit Begeisterung aufgenommen. 1780 bis 1784 besichtigte er die Erdfeuer von Pietramola und Velleja, die er als eine Auswirkung der Verbrennung der entzündbaren Luft ansah. Damals verfaßte er wichtige Schriften über »die Erdfeuer und die heißen Quellen«. In ihnen gab er mit Seherblick an, auf welche Weise Leuchtgas zu gewinnen wäre. Er baute dann den »Kondensator«, mit dem er bewies, daß die Elektrizität unablässig von der Erde zum Himmel und vom Himmel zur Erde kreist.

[1]) Heft 7 und 8 von 1927.

[2]) Das gewöhnliche Eudiometer (Luftgütemesser) wurde bereits 1772 von Priestley erfunden.

Die sicheren Grundlagen, auf die der Pater Beccaria die Lehre von der atmosphärischen Elektrizität aufgebaut hatte, sollten den Ausgang der Studien über die Ursachen der »Verdunstung des Wassers« bilden. Im Jahre 1780 beendete Volta die Versuche in Anwesenheit von Lavoisier und Laplace und schuf die Grundlage zur »elektrischen Meteorologie«. Damit brachte er Franklin auf die »Blitzableiterfeuer«, die infolge der entladenden Eigenschaft der Flamme die Blitze anziehen sollten. Im weiteren vervollkommnete er die »Elektroskope« von Cavallo und Saussure, wobei das »Flaschenelektrometer« entstand, das eine äußerste Empfindlichkeit zeigt. Neben diesen Arbeiten führte Volta Untersuchungen über die Wirkungen der elektrischen Entladungen in geschlossenen Flaschen aus, auf Grund deren der englische Chemiker Cavendish 1781 seinen Apparat zur Ermittlung der Zusammensetzung des Wassers bauen konnte. Auch die Erscheinungen des Hagels studierte Volta und bestimmte die Ursachen, die auf atmosphärische Elektrizität und zugleich auf das Auftreten von Nordlicht zurückzuführen sind. Im Jahre 1793 wendete er seine Aufmerksamkeit der Erforschung der Luftausdehnung zu und entwickelte daraus seine Gesetze, noch bevor die französischen Physiker Gay-Lussac und Regnault ihre Untersuchungsergebnisse veröffentlichen konnten. Als Ausdehnungskoeffizienten ermittelte er die Zahl 0,003 662, während Regnault erst viel später und mit vervollkommneten Hilfsmitteln 0,003 671 errechnete.

Dann folgte der glanzvollste Teil in Voltas Leben. Allgemein bekannt ist die Entdeckung des Bologneser Physikers Luigi Galvani, die er »tierische Elektrizität« nannte. Galvani fand 1789 nach langen Beobachtungen auf Grund seines Froschschenkelversuchs Erklärungen für eine Anzahl Erscheinungen, die er einzig und allein einem besonderen Fluidum im tierischen Körper zuschrieb. Nach seiner Annahme beruhte die Wirkung darauf, daß das Fluidum dem Innern der Nervenfasern eine positive Ladung verleiht und ihrem äußeren Teil eine negative Ladung zuführt. Nach Galvanis Auffassung mußten daher bei einer metallischen Verbindung der leitenden Nerven mit den vor der Verzweigungsstelle liegenden Muskeln diese sich zusammenziehen. Volta wiederholte die Versuche und wurde sich dabei klar, daß die auf solche Weise erzeugte Elektrizität im Tierkörper nichts anderes sein könnte, als die natürliche Elektrizität des Weltalls und daß die hervorgerufene Erscheinung einzig und allein auf der Wirkung entgegengesetzter Elektrizitäten bei Berührung verschiedener Metalle beruhte. Zu diesem Schluß gelangte er in den folgenden Jahren 1792, 1794, 1796 und 1797.

Im Jahre 1800 machte Volta seine große Erfindung, die Voltasche Säule. Er nahm ein Paar Platten verschiedener Metalle, die er durch säuregetränkte Filzzwischenlagen von einander getrennt hielt. Hierbei stellte er fest, daß sich dieselbe Erscheinung ergab, die Galvani beobachtet hatte. Beide Versuche unterschieden sich lediglich durch die Art der Erregung. Volta glaubte mit Recht, eine entsprechende Steigerung der Wirkung zu erzielen, wenn er die Zahl der Plattenpaare vervielfältigen würde; d. h. wenn er mit einem Plattenpaar aus Silber und Zink oder aus Kupfer und Zink eine gewisse Energie erhielt, mußte sich mit zwei oder drei gleichen Plattenpaaren die doppelte oder dreifache Leistung ergeben. Auf diese Weise erzeugte Volta Elektrizität, die elektrische Schläge, Lichtbogen und sauren Geschmack hervorrief — und damit war das elektrische Element vollzogene Tatsache geworden! Es fand sehr bald Anwendung, u. a. auch in der Medizin. Bis zur Entwicklung der Spannungsreihe der verschiedenen Metalle war nun der Weg nicht mehr weit.

Die Bewunderung der Welt für Volta nahm zu und brachte ihm in reichstem Maße Ehrungen. Das »Französische Institut« lud ihn ein, und in drei Sitzungen, bei denen Napoleon den Vorsitz übernahm, führte Volta seine »Säule« vor. Bald darauf wurde ihm als persönliche Ehrung die goldene Medaille und der Grafentitel verliehen, und 1810 wurde er zum Senator des Königreichs Italien ernannt. Der nachstehend im Auszug abgedruckte Brief legt übrigens Zeugnis für Voltas unendliche Bescheidenheit ab. Der Brief ist unterm 29. März 1809 an Mario Pieri gerichtet, dem Volta mitteilt, daß die Nachricht »unerwartet und fast gegen meinen Willen gekommen ist, da ich nie nach glanzvollen Posten gestrebt habe, fern immer von den großen Getrieben und den großen politischen und wirtschaftlichen Dingen und Machenschaften, für die ich niemals weder Neigung noch Geschick gezeigt habe«.

Nach Rückkehr in seine Gelehrtenschule hatte Volta bei der österreichischen sowie bei der französischen Regierung mehrmals die Versetzung in den Ruhestand beantragt, doch lehnten beide stets ab. Erst im Jahre 1804 gab Bonaparte seinem Wunsche nach, jedoch unter der Bedingung, daß er jährlich einmal eine Vorlesung hielte. Bonaparte äußerte sich hierzu: »Wenn seine Tätigkeit als Professor ihn ermüdet, so muß sie eingeschränkt werden, meinetwegen bis auf nur eine Unterrichtsstunde im Jahr; aber die Universität Pavia würde ins Herz getroffen sein an dem Tage, da ich zugeben würde, daß ein so erlauchter Name aus der Liste ihrer Mitglieder verschwände. Übrigens muß ein tüchtiger General auf dem Felde der Ehre sterben.«

So verdankte die Universität Pavia in der Hauptsache dem hervorragenden Comoaner den Ruf, den sie einst genoß. In der Aula Magna wurde denn auch 1850 ein Bild von Volta aufgehängt, das ihn in dem feierlichen Faltenmantel des Rektors darstellt; ferner wurde im Physiksaal eine Büste von ihm aufgestellt und im Vorraum der Universität am 28. März 1878 ein Standbild von ihm errichtet. Im Jahre 1814 wurde Volta zum Direktor der physikalisch-mathematischen Fakultät an derselben Universität ernannt. Karl X. und Franz von Österreich verliehen ihm verschiedene Auszeichnungen, und vom Hofe des Zaren wurden ihm verlockende Angebote gemacht, die er aber stets ablehnte. Nach Aufgabe seiner Amtstätigkeit führte Volta in seiner Heimatstadt ein zurückgezogenes, ruhiges und bescheidenes Leben, das Werken der Wohltätigkeit gewidmet war. Vor hundert Jahren, am 4. März 1827, hauchte er, der von dem Ruhm der Welt umstrahlt und dennoch stets der gleiche geblieben war, seinen Geist aus. Auf seinem Grabstein sind die anspruchslosen Worte zu lesen: »Alexander Volta von seiner Witwe und den Söhnen«. Como erwies ihm seine Anerkennung durch Errichtung eines Denkmals, das am 15. August 1838 eingeweiht wurde und auf dem geschrieben steht: »Für Alexander Volta — das Vaterland«.

Die erste Ausgabe seiner Werke erschien 1850 im Druck bei Vincenzo Antinori. Das Lombardische Institut für Wissenschaften und Literatur in Mailand ist im Begriff, die große Nationalausgabe seiner Werke zu veröffentlichen, die aus sechs sehr anregenden Bänden bestehen wird, von denen der erste Teil bereits erschienen ist.

Schriftwerke.

Nachweis

von Aufsätzen und Mitteilungen über das Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen aus den Zeitschriftensammlungen der Bücherei und des Wirtschaftsbüros des Reichspostministeriums.

(Juli bis September 1927)

A. Liste der Zeitschriften.

Enthalten im Archiv 1927, S. 21, 102 und 190.

Nachträge:

27a. Erde und Wirtschaft. Braunschweig.
57a. Reich und Länder. Karlsruhe (Baden).

B. Nachweis der Aufsätze usw.[1]).

1. Gemeinsame Angelegenheiten des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens.

Allgemeines. Die Abrechnung der sozialen Lasten im Betriebe, von Dr. Kronstein **85b.** 266.
— Alkohol und Unfallverhütung **88.** 819.
— Psychotechnische Anlernung, von Dr. Couvé, Reichsbahnrat **76.** 385.
— Anreizsysteme für Betriebsangestellte nach Maßgabe eigener Leistungen und Erfolge, von Prof. Dr. oec. publ. Heber **12a.** 101. 123. 147.
— Anspornmittel im Betrieb, von Polakov **80a.** 324.
— Wirtschaftliche Arbeit in der Verwaltung, von Neuhahn, Eisenbahninspektor **12.** 379.
— Arbeitseinflüsse (Räumlichkeiten, Beleuchtung, Lüftung, Wärmeverhältnisse, Arbeitsmittel usw.) **20.** 399.
— Arbeits-Überwachung durch Übersichtstafeln, von Belles **85b.** 347.
— Arbeitsuntersuchungen in Büro- und Verwaltungsbetrieben **12.** 333.
— Arbeitszeit, Möglichkeiten staatlicher Reglung der ..., von Knözinger, Referendar **5.** Jahrg. 59 S. 201.
— Beamtentum und Wirtschaft **52.** 413.
— Beryllium, ein neues Leichtmetall für die Technik, von Becker **72.** 744.
— Betriebsethik, von Prof. Donham **85a.** 133.
— Der Betriebsprozeß und die Wertumläufe in der Wirtschaft, von Nicklisch **85a.** 121.
— Betriebsvergleiche, von Dipl.-Kfm. Meißner **49.** 471.
— Betriebswirtschaftslehre, die Probleme der ... **23.** 424.
— Betriebswissenschaft im Eisenbahndienstbetrieb, von Dr.-Ing. Landsberg **12a.** 89.
— Die Bimsbaustoffe, ihr wärmetechnischer und volkswirtschaftlicher Wert für den Wohnhausbau, von Flügge, Ingenieur **15.** 478.
— Das Blindschreiben auf der Schreibmaschine, von Wiechmann, Oberpostinspektor **12.** 330.
— Die zweckmäßigste Buchungsmaschine, von Grüner **49.** 476.
— Organisationstechnische Darstellung, von Dr. Wlach, berat. Organisator **85b.** 429.
— Vom Durchschreiben, von Dipl.-Ing. Gräßler **80a.** 273.
— Einfluß der Wärme auf die Raumakustik, von Petzold, Baurat und Stud.-Rat **15.** 444.
— Fachzeitschriften, vom Lesen und Auswerten der ... **81a.** Heft 16 vom 20. Juni 1927.
— Finanzierung und Kalkulation bei der Rationalisierung, von Prof. Dr. Prion **40a.** 1091.
— Das Goldproblem der Welt, von Dr. Lampe, Universitätsprofessor **64.** 313.
— Gewinnbeteiligung, die Stellungnahme der Arbeiter gegenüber der ... aus dem Copartnership-System, von Prof. Dr. Totomianz, Dozent an der Handelshochschule Berlin **63.** Jahrg. 51 Heft 4 S. 53.
— Rationelle Haushaltsführung, von Dr. Witte **85b.** 320.
— Hausschwamm, ein neues Mittel gegen ... **72.** 572.
— Kalenderreform **14.** 148, **70.** 321.
— Kohle, Ausnutzung der ..., von Dr.-Ing. e. h. de Grahl **80a.** 438.
— Kohlensäureschnee als Löschmittel, von Prase **72.** 588.
— Konjunkturanalyse, von Dr. rer. pol. Gutfeld **85b.** 255.
— Konjunkturbeobachtung und Konjunkturforschung **23.** 519.
— Konjunkturforschung, international vergleichende ..., von Dr. Morgenstern **85.** Bd. 83 S. 261.
Allgemeines. Konjunkturforschungsinstitute und Konjunkturbarometer, von Dr. Pfitzner **80.** 121.
— Eine neue Konjunkturtheorie, von Goldschmidt **85a.** 122.
— Internationale Konjunkturvergleiche, von Prof. Dr. Singer **82.** 1361.
— Lagerhaltung und Lagerkontrolle, von Rahm, Prokurist **49.** 491.
— Farbige Lampen, von König **85b.** 262.
— Lichtbildaufnahmen von Postbauten, von Lütje, Reg.-Baumeister **23.** 524.
— Lochkartenbuchhaltung einer Großhandlung, von Dipl.-Ing. Lorant **67a.** 148.
— Löhne, das Prinzip der hohen ... **82.** 936. 970.
— Löhne im Ausland **81.** 517.
— Mechanisierungsanlagen für Telegraphen- und Postämter, von Engelke (Band- und Seilbahnen) **70.** Beil. (Werk-Praxis) 300.
— Menschenwirtschaft, unterscheidende Eignungs-Auslese-Maßstäbe als Voraussetzung vernünftiger ... **81a.** Heft 16 vom 20. Juni 1927.
— Elektrischer Nachrichtenverkehr und Wirtschaft, von Dipl.-Volkswirt Grosser, Oberpostsekretär **70.** 449.
— Normen und Richtlinien auch für den Schriftverkehr des Außenhandels, von Colberg **85b.** 307.
— Nummer oder Persönlichkeit?, von Wolff **85a.** (Beiblatt) 41.
— Organisation und Technik (mit einem kurzen Ausblick auf den Bankbetrieb) **12a.** 137.
— Politische Parteien, über die Kriterien der Bildung und Entwicklung ..., von Dr. Michels, Universitätsprofessor **63.** Jahrg. 51 Heft 4 S. 1.
— Philosophie des Geldes, von Dr. Schwellenbach **12.** 409.
— Der Photobuchungsapparat, ein neues Lichtpausverfahren für Buchhaltung, Adressierung und Vervielfältigung **49.** 559.
— Produktionsbetrieb, die Verlusttafeln im ..., von Brauns **49.** 531.
— Die Rationalisierung des Menschen, von Potthoff **85a.** 36.
— Hygienisch richtige Raumbeleuchtung durch Tageslicht, von Ühlig, Magistratsbaurat a. D. **89.** 459.
— Rechenmaschinen, Planwirtschaft mit ..., von Hoffmann, Reichsbahninspektor **88.** 738.
— Rechenmaschinen, Übersicht über ..., von Schlenker, berat. Organisator **49.** 416.
— Selbsttätige Rechen- und Zählmaschinen, von Dr. jur. Sindou **73.** 170. 198.
— Weltwirtschaftlicher Reichtumsausgleich, von Aust **31a.** 640. 768.
— Rostschutzanstriche, Prüfung der Wasserdurchlässigkeit von ..., von Dr.-Ing. Metzger **88.** 737.
— Die Sachleistungslebensversicherung, von Dr. Semmler **48.** 781.
— Stenographische Selbsthilfe in der Wirtschaft, von Geitner **23b.** 374.
— Staatszweckrecht, Versuch über den Begriff des ..., von Caspary **85.** Bd. 83 S. 225.
— Statistik **81a.** Heft 15 vom 5. Juni 1927.
— Die Streik- und Ausstandsbewegung im Handels- und Verkehrsgewerbe in den modernen Kulturstaaten im 1. Halbjahr 1927 **33.** 1344.
— Der Stuhl, von Dr. Porstmann **80a.** 268.
— Tintenstift, Vorsicht beim Gebrauch von ... **72.** 556.
— Umdruckverfahren, eine neue Verwendungsmöglichkeit des ..., von Dr. Herrnheiser, Betriebsorganisator **49.** 666.
— Umlauf-Kontrolle **81a.** Heft 15 vom 3. Juni 1927.
— Unfallverhütungsbilder, die richtige Anwendung von ..., von Dipl.-Ing. Conrad **80a.** 454.
— Zweckmäßige Unkosten-Erfassung, von Behlert **85b.** 339.
— Unkostenschwankungen, zur Praxis der ... und ihrer Erfassung, von Dr.-Ing. Brasch, Privatdozent **12a.** 65.
— Die öffentliche Unternehmung im Kampf der Meinungen **20.** 412.
— Verbesserungsvorschläge der Angestellten und Arbeiter, von Wallenstein, Direktor **80a.** 427.
— Paneuropäische Verkehrsprobleme, von Hantos (Luftverkehr, Fernsprechverkehr) **31a.** 592.
— Das moderne Verkehrswesen und seine Rückwirkungen auf die Entwicklung des Großhandels (Vortrag des Reichsverkehrsministers a. D. Dr. Krohne) **88.** 1057.
— Die Verlustquellen in der Wärme- und Energiewirtschaft, ihre Verringerung und Nutzbarmachung, von Dipl.-Ing. Kuhn **80a.** 354.

[1]) Die fett gedruckten Zahlen bezeichnen die Zeitschriften in der Liste unter A, die daneben stehenden Zahlen die Seiten.

Allgemeines. Verpacken und Versenden, von Schlenker, berat. Organisator **49.** 657.
— Verrechnung, über die ... von Zinsen und Abschreibungen in der Kalkulation, von Dipl.-Kaufm. Beck **12a.** 76.
— Eine Vervielfältigungsmaschine, die gleichzeitig adressiert **81a.** Heft 16 vom 20. Juni 1927.
— Volkswirt und Betriebswirt, von Dipl.-Kaufm. und Dipl.-Handl.-Volkswirt Kietzmann **85b.** 268.
— Volkswohlstandslehre und Volkswirtschaftslehre, von Diehl **85.** Bd. 83 S. 241.
— Die Wärmedichtigkeit von Hohlwänden, Hohlsteinen und sonstigen Hohlkörpern, von Nußbaum, Professor **87.** 215.
— Wärmewirtschaft, wie vermeide ich Verluste in der ..., von Dipl.-Ing. Kuhn **80a.** 231.
— Die Weltwirtschaftskonferenz in Genf, von Dr. Roscher **80.** 109. 142, **79.** 257. 284.
— Wesen der betriebswirtschaftlichen Verkehrslehre, über das ..., von Dipl.-Kaufmann Münzer **12a.** 161.
— Wirtschaftsentwicklung, Gedanken zur ... der alten und neuen Welt, von Dr.-Ing. W. Müller, Professor **72.** 721.
— Wirtschaftswissenschaft und Handwerkerpolitik, von Halm **85.** Bd. 83 S. 33.
— Zeitakkord und Leistungslöhne, von Dr. Mehmke **12a.** 92.
— Zeitersparnis bei Anfertigung von Durchschlägen, von Dipl.-Ing. Bärmig **85b.** 319.

Deutschland. Altersgrenze für Angestellte (Vf des Reichsministers der Finanzen vom 8. Juni 1927) **59.** 65, **3.** 79.
— Amtspflicht, wann verletzt der Beamte seine ..., von Dr. jur. Büsing **53.** 252.
— Amtspflichtverletzung, auch die Schadensersatzpflicht, die vor dem Inkrafttreten der Verordnung über die Schaffung eines Unternehmens »Deutsche Reichsbahn« vom 12. Februar 1924 durch ... für das Deutsche Reich begründet ist, ist auf die Deutsche Reichsbahn übergegangen (Entsch. des RG vom 11. März/25. Januar 1927) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 669.
— Amtspflichtverletzung, gefährliche Körperverletzung im Amt (Entsch. des RG vom 12. Februar 1926) **24.** Jahrg. 7 S. 536.
— Amtssprache, zur Veredlung unserer ..., von Sensfuß, Präsident **76.** Jahrg. 3 S. 344.
— Amtsunterschlagung bei der Ausübung der Vormundschaft (ein Vormund verfügt über die Gelder seines Mündels zu seinem eigenen Nutzen), Entsch. des RG vom 5. Juli 1926 **24.** Jahrg. 7 S. 565.
— Amtsverschwiegenheit und Amtsverbrechen **55.** 227.
— Anstellungsurkunde, Inhalt der ... ist maßgebend für die Anstellungsverhältnisse des Beamten. Eine Irrtumsanfechtung hinsichtlich des Anstellungsakts ist analog den Vorschriften des BGB zulässig (Entsch. des OLG Hamm vom 23. März 1927) **88.** 970.
— Die Arbeiterpensionskassen, die Krankenkassen und die Unfallversicherung bei der Deutschen Reichsbahn im Jahre 1926, von Kuhatscheck, Reichsbahnoberamtmann **9.** 1017.
— Arbeitgeber, die Stellung des ... zu erkrankten Versicherten, von von Frankenberg, Stadtrat **5.** Jahrg. 59 S. 417.
— Arbeitsgerichte, Mängel des Beschlußverfahrens vor den ... **16.** 1262.
— Arbeitsgerichte, die Neuordnung der deutschen ..., von Wölbling **85.** Bd. 83 S. 60.
— Arbeitskraft, wie schützt das Recht die ... des Beamten?, von Dr. jur. Büsing **50.** 434.
— Die reichsgesetzliche Arbeitslosenversicherung, von Dr. Donner **48.** 817. 843.
— Arbeitsrecht, individuelles oder kollektives Arbeitsrecht?, von Dr. Potthoff **39.** 417.
— Arbeitsschutzgesetz, der Entwurf eines ..., von Nelken, Ministerialrat a. D. **5.** Jahrg. 59 S. 399.
— Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung, das Gesetz über ..., von Dr. Sonderhoff, Regierungsdirektor und von Dr. Wehde, Reichsbahnrat **7.** 404. 417, **88.** 1012, **53.** 419, **37.** 66.
— Arbeitszeit, die gesetzliche Reglung der ... **20.** 388.
— Architekt, der Rechtsschutz des ... an seinen Entwürfen, von Levy, Rechtsanwalt **15.** 439. 455.
— Aufbau und rechtliche Natur der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, von Haeffner **9.** 1248.
— Aufwertung des dem Beamten während der Suspension vom Amt einbehaltenen Diensteinkommenteils bei der Nachzahlung (Entsch. des RG vom 5. Januar 1926) **26.** Bd. 45 S. 49.

Deutschland. Baugenossenschaften, die gesetzliche Revision der ..., von Roscher, Verbandsrevisor **87.** 140.
— Baugenossenschaftsbewegung, sind die neuen Bauspargründungen eine Gefahr für die ...?, von Dr. Kruschwitz, Direktor **87.** 171.
— Baukostenindex im Jahre 1926, von Bömke, Regierungsbauoberinspektor **89.** 415.
— Der Baukostenzuschuß, den die Reichsbahn unter bestimmten sozialen Auflagen der die Wohnungen bauenden Gemeinde, Genossenschaft usw. gewährt, ist ungeachtet seiner Sicherheitshypothek nicht eigentliches Darlehn, also in der Aufwertung nicht beschränkt (Entsch. des OLG Dresden vom 25. Oktober 1926) **26.** Bd. 45 S. 170.
— Bauleitung, Verantwortung der ..., der Bauleiter hat für die Befolgung seiner Anordnungen zu sorgen (Entsch. des RG vom 23. September 1926) **15.** Beil. (Bauwirtschaft und Baurecht) 12, **88.** 664.
— Bauwesen. Baugeschäftliche Verbesserungen, von Peters (öffentliche Ausschreibungen) **15.** Beil. (Bauwirtschaft und Baurecht) 81.
— Bauwesen. Wann liegt bei Bauausführungen ein Vergehen im Sinne des § 330 des Reichsstrafgesetzbuchs vor?, von Nemnich, Geh. Justizrat **15.** Beil. (Bauwirtschaft und Baurecht) 82.
— Der Beamte im deutschen Volksstaat (Vortrag des Prof. Dr. Platz) **17.** 469, **18.** Nr. 28 S. 2, **19.** Nr. 28 S. 2.
— Der Beamte im Entwurf des Allgemeinen Deutschen Strafgesetzbuchs, von Neumann, Ministerialamtmann **52.** 260.
— Beamteneigenschaft, Reichsbahnbeamte sind mittelbare Reichsbeamte (Entsch. des RG vom 19. März 1926) **24.** Jahrg. 7 S. 537.
— Beamtenfortbildung, Minister Dr. Külz zur ... **12.** 312, **52.** 258.
— Beamtenrecht, das kommende ... (Vortrag des Dr. jur. Richardt) **17.** 436.
— Beamtenrecht. Der durch fahrlässig unrichtigen Verwaltungsakt benachteiligte Beamte hat Anspruch auf Schadensersatz, auch wenn ihm ein rechtlicher Anspruch auf andere Behandlung nicht zustand (Entsch. des RG vom 22. Juni 1926) **26.** Bd. 45 S. 176.
— Bamtenrecht. Der kündbare Beamte wird nicht durch Ausübung bestimmter Dienste unkündbar. Die Kündigung unterliegt nicht der richterlichen Nachprüfung (Entsch. des RG vom 2. November 1926) **26.** Bd. 45 S. 178.
— Beamtenrecht. Die von einem preußischen, politischen Beamten in der Zeit der Staatsumwälzung abgegebene Erklärung, daß er aus seinem Amt wegen der durch die Umwälzung eingetretenen Veränderung ausscheiden wolle, und die Niederlegung seines Amts hatte mit Rücksicht auf die damaligen besonderen Verhältnisse ohne weiteres die Beendigung seines Amtsverhältnisses zur Folge (Entsch. des RG vom 29./4. März 1927 **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 811.
— Beamtenrecht. Ein Beamter kann die Entlassung aus seinem Amt nachsuchen. Das kann aber nur durch eine Erklärung geschehen, die vorbehaltlos den Verzicht auf sein Amt und seine aus demselben erwachsenden Rechte enthält. Eine solche Erklärung muß klar und bestimmt und darf nicht »auslegungsbedürftig« sein (Entsch. des RG vom 17. Mai 1927) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 910, **57.** Beil. (Rechtsprechung) 567, **24.** Jahrg. 7 S. 732.
— Beamtenrecht. Weder im preußischen noch im Reichsrecht gilt der Satz, daß den auf Kündigung angestellten Beamten nur aus in ihrer Person liegenden Gründen gekündigt werden dürfe und daß die Kündigung aus Gründen des dienstlichen Bedürfnisses unzulässig sei; das gleiche gilt für Reichsbahnbeamte (Entsch. des RG vom 27. Mai 1927) **39.** 998, **57.** Beil. (Rechtsprechung) 567, **24.** Jahrg. 7 S. 733.
— Beamtenschein, ein Anspruch besteht nicht, wenn der Versorgungsberechtigte sich bereits in einer Beamtenstellung befindet (Entsch. des RVG vom 16. März 1927) **24.** Jahrg. 7 S. 710, **14.** Beil. (Rechtsprechung) 21.
— Beamtenschein, ein einmal gestellter Antrag gilt als fortlaufend gestellt (Entsch. des RVG vom 21. Januar 1927) **24.** Jahrg. 7 S. 566.
— Beamtenwohnraum, Bewirtschaftung des ... nach der preuß. Verordnung vom 29. Mai 1925. Die Inanspruchnahme von Wohnraum wird nicht dadurch ausgeschlossen, daß das Wohnungsamt die Räume nicht innerhalb der durch örtliche Bekanntmachung bestimmten Frist in Anspruch genommen hat (Entsch. des KG vom 25. Juni 1927) **57.** Beil. (Rechtsprechung) 533.

Deutschland. Begründung des Beamtenverhältnisses, Berechnung der Dienstzeit, Entstehung des Ruhegehaltsanspruchs (§ 37, 45 des Reichsbeamtengesetzes), Entsch. des OLG Celle vom 21. Januar 1927 **88.** 717.

— Beleuchtungsstärken für elektrische Arbeitslampen in Dienstzimmern (Runderlaß des preuß. Finanzministers vom 23. Mai 1927) **43.** 607, **30.** 343, **42.** 533, **40.** 217, **24.** Jahrg. 7 S. 601.

— Die Besoldungsfrage **18.** Nr. 25 S. 1, Nr. 26 S. 2, Nr. 27 S. 1, Nr. 28 S. 3, Nr. 29 S. 1, **19.** Nr. 25 S. 1, Nr. 26 S. 2, Nr. 27 S. 1, Nr. 28 S. 3, Nr. 29 S. 1, **14.** 154. 217, **17.** 449. 472. 505. 517. 633, **74.** 277. 289. 353, **53.** 289. 414, **23.** 438. 457. 469. 641, **82.** 972, **55.** 193. 201. 209. 289. 297, **52.** 269. 281. 314. 409, **20.** 353. 369. 383. 425. 506, **24.** Jahrg. 7 S. 553, **11.** 297. 330. 339. 434. 443, **50.** 313. 325.

— Bestechung, die in der aktiven ... liegende Aufforderung an den Beamten, sich bestechen zu lassen, ist nicht als Aufforderung zu einem Verbrechen nach § 49a des Strafgesetzbuchs strafbar. Zu bestrafen ist vielmehr ausschließlich nach § 333 des Strafgesetzbuchs (Entsch. des RG vom 24. März 1927) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 690.

— Wirtschaftliche Betriebsführung in der Herstellung und Verwendung von Arbeitsgeräten (Postamt Fürth [Bayern], Briefzustellabteilung), von Dr. Hellmuth, Oberpostdirektor und Dozent an der Handelshochschule **10.** 152.

— Die Betriebskostenrechnung (bei der Reichsbahn), von Dr.-Ing. Tecklenburg, Reichsbahndirektor **58.** 498.

— Betriebsrat. Nur eine gröbliche Amtspflichtverletzung eines Betriebsratsmitglieds rechtfertigt eine fristlose Entlassung (Entsch. des AG Hamburg vom 30. März 1927) **50.** 333.

— Betriebsratsmitglied, Ersatzzustimmung zur Entlassung eines ... bei Massenkündigungen (Entsch. des Gewerbegerichts Berlin vom 7. Mai 1926) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 15.

— Der Betriebsratsvorsitzende ist als Arbeiter ebenfalls der Arbeitsordnung unterworfen, fristlose Kündigung wegen unbefugten Verlassens des Betriebs (Entsch. des Gewerbegerichts Wetzlar vom 9. Juli 1925) **23.** 682.

— Betriebsrätegesetz, Zusammensetzung und Notwendigkeit der Errichtung eines Betriebsrats, Begriff »in der Regel beschäftigt« **57.** Beil. (Rechtsprechung) 567.

— Betriebswissenschaft bei anderen Behörden **76.** Jahrg. 3 S. 294.

— Bezirksbilanzen (bei der Reichsbahn), von Dr. Homberger, Reichsbahndirektor **58.** 534.

— Die Bilanz der Deutschen Reichspost **75.** 289, **82.** 1126.

— Bilanz der Reichsbahn **40a.** 893.

— Dienstentlassungsantrag, ein Beamter kann auf Grund seines rechtzeitig zurückgezogenen ... nicht entlassen werden (Entsch. des RG vom 25. Mai/26. April 1927) **53.** 327, **39.** 997, **14.** Beil. (Rechtsprechung) 21.

— Die Dienstkleidung der Postbeamten, von Samel, Ministerialamtmann **23.** 582.

— Dienstreisekosten, von Dr. Jäger, Reg.-Rat **23c.** Nr. 19 S. 1 (S. 1813 des Deutschen-Spiegels).

— Disziplinarverfahren, die Ankündigung eines Antrags auf Wiederaufnahme des Strafverfahrens ist kein Grund für die Aussetzung des förmlichen ... (Entsch. des Reichsdisziplinarhofs vom 10. Januar 1927) **23.** 564.

— Disziplinarverfahren, Aussetzung des ... nach strafgerichtlicher Verurteilung im Hinblick auf die vom Angeschuldigten beabsichtigte Klage gegen den Defektenbeschluß. Verbindlichkeit der strafgerichtlichen Verurteilung für das Disziplinarverfahren gegen einen ehemalig bayerischen, in den Reichsdienst übernommenen Beamten (Entsch. des Reichsdisziplinarhofs vom 11. Januar 1927) **16.** 954, **23.** 736.

— Disziplinarverfahren. Beamten, die noch nicht pensionsberechtigt sind, können bei der Verurteilung zur Dienstentlassung keine Pensionsteile bewilligt werden. Die Bewilligung bleibt wirkungslos, wenn sich ergibt, daß das Disziplinargericht die Pensionsberechtigung zu Unrecht angenommen hat (Entsch. des Reichsdisziplinarhofs vom 7. Februar 1927) **23.** 526. 564.

— Disziplinarverfahren. Nebenbeschäftigung, Begriff der ... mit fortlaufender Remuneration i. S. der Kabinetts O. vom 14. Juli 1839 (Entsch. des Disziplinarhofs vom 16. Mai 1927) **16.** 1201, **55.** 301, **24.** Jahrg. 7 S. 733.

— Disziplinarverfahren. Beschränkung der Berufung auf das Strafmaß § 42 des Disziplinargesetzes vom 21. Juli 1852 (Entsch. des Disziplinarhofs von 27. Juni 1927) **16.** 1279.

Deutschland. Disziplinarverfahren. Entwendung von Treibö aus amtlichen Beständen durch einen Werkführer, Dienst entlassung (Entsch. des Reichsdisziplinarhofs vom 7. Fe bruar 1926) **23.** 506.

— Disziplinarverfahren, im ... ist eine Belehrung über die zu stehenden Rechtsmittel nicht vorgeschrieben (Entsch. de Preuß. OVG vom 14. Mai 1926) **50.** 297.

— Disziplinarverfahren. Rechtsunkenntnis ist kein unabwend barer Zufall bei Versäumung der Berufungsfrist (Entsch. de Reichsdisziplinarhofs vom 23. Februar 1927) **23.** 526.

— Disziplinarverfahren. Verurteilung eines Wartegeldempfän gers zur Dienstentlassung wegen sittlicher Verfehlunge (Entsch. des Reichsdisziplinarhofs vom 11. Januar 1927 **23.** 636.

— Einheits-Haushaltsplan unter Berücksichtigung der Grund sätze der kameralistischen, kaufmännischen und Betriebs Rechnungsbuchführungen, von Jentzsch, Verwaltungsorga nisator **23c.** Nr. 19 S. 2 (S. 1814 des Deutschen-Spiegels

— Einkommensteuergesetz, der Umstand, daß ein Beamter, de nicht am Orte seiner dienstlichen Beschäftigung wohnt, de für den Dienstort maßgeblichen Ortszuschlag bezieht, de niedriger ist als der Ortszuschlag für den Wohnort, recht fertigt allein nicht die Anwendung des § 56 des ... wege des Unterschieds gegenüber den Bezügen eines in gleiche Dienststellung befindlichen Beamten, der den höheren Orts zuschlag des Wohnorts bezieht. Berücksichtigung von Auf wendungen für den Unterhalt mittelloser Angehöriger usw (Entsch. des RFH vom 28. Mai 1927) **57.** Beil. (Recht sprechung) 556.

— Einnahme- und Ausgabebücher, die ein staatlicher oder ge meindlicher Beamter auf Grund amtlicher Vorschrifte zur Nachprüfung seiner amtlichen Tätigkeit zu führen ha fallen unter den Begriff der Urkunde in dem weiten Sinn des § 348 Abs. 2 des Strafgesetzbuchs (Entsch. des RG vor 26. April 1927) **57.** Beil. (Rechtsprechung) 547, **39.** Bei (Die Rechtsprechung) 764.

— Eisenbahnfahrgelder bei Dienstreisen (Bestrafung wegen Be trugs, wenn das Fahrgeld für eine höhere Wagenklasse an gefordert wird, als benutzt worden ist) **50.** 310.

— Eisenbahnreklame, Kulturwert der deutschen ... **88.** 763.

— Eine wichtige Entscheidung des Reichsgerichts über die An sprüche der Beamten der ehemaligen Wehrmacht auf Be rechnung ihres Wartegeldes und Ruhegehalts nach der ver liehenen Dienststelle, von Dr. Bongard, Regierungsra **12.** 389.

— Erholungsurlaub, die geschichtliche Entwicklung des ... 1 511.

— Ferngasversorgung, die Wirtschaftlichkeit der ..., von Mü ller, Direktor **82.** 1443.

— Der Finanzausgleich, seine theoretischen Grundlagen, sein Ausgestaltung in Deutschland in Geschichte und Gegen wart, von Ostermeier, Referendar **5.** Jahrg. 59 S. 1.

— Fremdsprachliche Fortbildung der Beamten, neue Fassung de Richtlinien über die ... **61.** 213.

— Tarifliche Friedenspflicht enthält nur einen Verzicht au angriffsweise, nicht aber auf verteidigungsweise erfolg Anwendung der wirtschaftlichen Kampfmittel (Entsch. de RG vom 9. Juni 1925) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 15.

— Die Fürsorgepflicht des Staates und der Gemeinden in de Rechtsprechung **20.** 461.

— Der Geburtenrückgang in Deutschland, von Dr. med. Fische Stadtarzt **12.** 349.

— Gefährdung des in Postdiensträumen verkehrenden Publ kums durch Flügeltüren, die mit undurchsichtigem Gla versehen sind (Entsch. des RG vom 22. April 1926) **10.** 16

— Gehaltsansprüche, für die ... eines Beamten der Reichsbah ist das Landgericht ohne Rücksicht auf den Streitwert au schließlich sachlich zuständig und daher auch die Revisio ohne Rücksicht auf den Wert des Beschwerdegegenstand zulässig (Entsch. des RG vom 27. Mai 1927) **57.** Be (Rechtsprechung) 534.

— Gehaltsvorschüsse, Beköstigungsvorschuß. Erfordert d innere Tatbestand der Unterschlagung das Bewußtsein d Täters, gegen ein im Interesse der Gesamtheit gegeben Verbot zu verstoßen? Schließt die Erwartung des B amten, die vorgesetzte Dienstbehörde werde mit der A hebung amtlicher Gelder zur Befriedigung seiner persö lichen Bedürfnisse einverstanden sein, die Rechtswidrigk der Zueignung aus? (Entsch. des RG vom 17. Febru 1927) **52.** 416, **10.** 170.

Deutschland. Die Gemeinnützigkeit der Bauvereine, von Roscher, Verbandsrevisor **87.** 175.
— Geschäftsbericht der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft über das 2. Geschäftsjahr (1926) **58.** 400.
— Gesetz über die Pflichten der Beamten zum Schutze der Republik vom 21. Juli 1922, Art. III des ... ist rechtsgültig. Zur Auslegung, Bedeutung und Tragweite (Entsch. des RG vom 25. März 1927) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 813.
— Gewerkschaftsbewegung und Kapital **50.** 448.
— Die wirtschaftsgeographische Gliederung Deutschlands, von Prof. Dr. Scheu **27a.** Heft 1 (April 1927) 7.
— Deutsche Großgasversorgung und Städteheizung, von Dr.-Ing. Kuhberg, Regierungsbaumeister **15.** Beil. (Bauwirtschaft und Baurecht) 73.
— Klinische Gutachten, Erstattung von ... durch Assistenten (Bewertung der Gutachten in der Sozialversicherung — bei Unfällen u. dgl.), Entsch. des RVA vom 23. März 1927 **88.** 806.
— Handbüchereien, Einrichtung und Erhaltung von ... bei den Reichsbehörden, Bekanntmachung des Reichsministers des Innern vom 15. Juni 1927 **61.** 193.
— Haushaltsplan, »Realsystem« oder »Regionalsystem« im ...?, von Dr. rer. pol. Holtz, Regierungsrat **23c.** Nr. 16 S. 1.
— Haushaltspläne, die Vereinheitlichung der ..., von Saemisch, Staatsminister a. D. und Präsident des Rechnungshofs des Deutschen Reichs und der Preuß. Oberrechnungskammer **57a.** Jahrg. 1 Heft 1 S. 3.
— Das Heilverfahren der Angestellten-Versicherung **74.** 265.
— Heimstättenbau, Abtretung von Beamtenbezügen zum ..., Beamtenheimstättengesetz, Bausparbestrebungen **53.** 298. 321, **55.** 218, **11.** 334, **58.** 497. 592. 611, **17.** 521, **24.** Jahrg. 7 S. 606, **13.** 481, **87.** 210, **14.** 195, **23.** 574.
— Die Industrie- und Handelskammern in den deutschen Ländern, von Dr. Most, Oberbürgermeister **57a.** Jahrg. 1 S. 65.
— Kassenminderbetrag im Verkehr mit der Reichsbank, angebliche Dienstüberlastung, Mängel des Kassenraums (Entsch. des LG Duisburg vom 6. Dezember 1926) **23.** 478.
— Das Kassenwesen im Reiche, von Dr. Doinet, Oberregierungsrat **23c.** Nr. 14 S. 1.
— Das Kassen- und Rechnungswesen in Reich und Staat, von Schürhoff, Kassenoberinspektor **23c.** Nr. 16 S. 3.
— Die deutsche Konjunktur, von Dr. Landauer **23a.** 1475.
— Die Krankenfürsorge der öffentlichen Beamten, von Dr. Fey **7.** 307.
— Krankenfürsorge für die Beamten **11.** 334, **50.** 355, **48.** 827.
— Krankenkassen, die Buchführung der ..., von Schönwald, Verwaltungsdirektor **49.** 435.
— Krankenkassen, Organisation, Wesen und Werbemethoden der ... und ihrer Verbände, von Grubert, Direktor der Heilmittelversorgung deutscher Krankenkassen a. D. **49.** 431.
— Krankenstatistik, die Ergebnisse der monatlichen ... der Deutschen Reichspost im Kalenderjahre 1926, von Bauerhorst, Ministerialrat **10.** 145.
— Kriegsstellen, auch die länger als ein Jahr bekleideten ... sind bei Anwendung des § 43 des Reichsbeamtengesetzes zu berücksichtigen. Berechnung des Ruhegehalts nach Maßgabe des früheren höheren Diensteinkommens (Entsch. des RG vom 10. Mai/29. März 1927) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 910.
— Neue Laufbahn der Beamten des gehobenen mittleren technischen Eisenbahndienstes (Besoldungsgruppen VII bis X) **58.** 442.
— Staatswissenschaftlicher Lehrgang in Bad Homburg v. d. H., von Dr. Müller, Postrat und von Theurer, Postdirektor **23.** 623. 647. 670, **14.** 220.
— Mieten für reichseigene und vom Reiche gemietete Mietwohnungen, Festsetzung der ... (Runderlaß des Reichsministers der Finanzen vom 15. Juni 1927) **62.** 99.
— Mietzahlung für die an Preußen für behördliche Zwecke überlassenen reichseigenen Liegenschaften, Runderlaß des preußischen Ministers für Landwirtschaft vom 30. Juni 1927 **42.** 569.
— Öffentliche Mittel, Auslegung des Begriffs ... **24.** Jahrg. 7 S. 715.
Deutschland. Musikausübung, Richtlinien über ... durch Reichsbeamte (Erlaß des Reichsministers des Innern vom 5. August 1927) **61.** 351, **17.** 639, **51.** 522.
— Nebenbeschäftigung der Beamten, zur Frage der ... **55.** 212.
— Nebenbeschäftigung, Erstattung außergerichtlicher Gutachten durch Reichsbeamte **24.** Jahrg. 7 S. 705.
— Neurose, gibt es eine traumatische Neurose?, von San.-Rat Dr. Herzog, Facharzt für innere und Nervenkrankheiten **37.** Beilage zu Nr. 7.
— Pension, Ruhen von ... nach der neunten Ergänzung des Besoldungsgesetzes (Entsch. des RVG vom 3. Januar 1927) **24.** Jahrg. 7 S. 572.
— Pensionen, Fortbestehen des staatlichen Ruhegehaltsanspruchs neben dem Ruhegehalt aus einer neuen Beamtenstellung (Entsch. des RG vom 1. April 1927) **24.** Jahrg. 7 S. 570.
— Personalakten, verwaltungsgerichtlicher Rechtsschutz des Beamten bei Geltendmachung des Anspruchs auf Einsicht in die ..., von Dr. Falck, Ministerialdirektor **12.** 401.
— Wirtschaftliche Personalpolitik im Abfertigungsdienst der Deutschen Reichsbahn **12.** 336.
— Personalverhältnisse, die Entwicklung der ... bei der Deutschen Reichspost (Vortrag des Verbandssekretärs Frenz) **17.** 489.
— Personalvermehrungen und ihre Ursachen **23c.** Nr. 17 S. 6.
— Plakatwerbung, zwei Jahre ... der Deutschen Reichsbahn, von Dr.-Ing. Landwehr, Reichsbahnrat **58.** 470.
— Postagenten, die Entschädigung der ..., die eine große Agentur verwalten, von Möller **51.** 321.
— Die Postgebührenerhöhung **23.** 437. 453. 485. 501. 517, **20.** 343. 356. 418, **19.** Nr. 26 S. 4, Nr. 29 S. 10, **17.** 441. 481, **74.** 273. 293, **14.** 142. 151. 165, **11.** 298. 355, **50.** 303. 317, **75.** 245. 273. 281. 293, **53.** 266, **18.** Nr. 26 S. 4, Nr. 29 S. 6, **55.** 195. 203, **52.** 287, **51.** 322.
— Psychotechnik, Ausbildung von Beamten der Reichsbahn in der ... **58.** 673.
— Psychotechnik. Psychotechnischer Ausschuß der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. **88.** 711.
— Die Rationalisierung der Bauwirtschaft, von Dipl.-Ing. Backhaus **87.** 182.
— Der Rechnungshof des Deutschen Reichs und die Deutsche Reichspost, von Dubois, Rechnungsdirektor **52.** 319.
— Rechte der Betriebsleitung und Pflichten der Betriebsvertretung bei der Auswahl der bei Betriebseinschränkungen zu entlassenden Arbeitnehmer (Entsch. des Gewerbegerichts Berlin vom 13. Juli 1926) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 16.
— Wohlerworbene Rechte sind nicht aus den im Haushaltsplan ausgeworfenen Gehältern zu begründen (Entsch. des RG vom 12. April 1927) **24.** Jahrg. 7 S. 543.
— Mnemotechnische Registratur bei der Reichsbahn **14.** 157.
— Registraturdienst bei der Deutschen Reichspost, Neuordnung des ..., von Sobanski, Ministerialamtmann **73.** 189.
— Neuzeitliche Registratureinrichtungen bei Behörden, von Möller **15.** 535.
— Das Reich als Schuldner für Ruhegehaltsansprüche von Beamten und Altpensionären der Ländereisenbahnen (Entsch. des RG. vom 15. Juni 1926) **88.** 718.
— Der Reichsangestellten-Tarifvertrag und seine Anwendung bei der Deutschen Reichspost **53.** 313.
— Die Reichsbahn im europäischen Wirtschaftsverkehr (Vortrag des Generaldirektors Dr. Dorpmüller) **88.** 697, **80.** 137.
— Reichsbahnbeamter und Reichsbeamter (Vortrag des Reichsbahndirektionspräsidenten Dr. Roser) **88.** 809.
— Die Reichsdienststrafordnung **20.** 329, **17.** 438, **52.** 305.
— Reichsdienststrafrecht, zur Reform des ... **16.** 944.
— Reichshaushalt, die Übertragungen der »Reste« im ..., von Dr. Lenz, Oberregierungsrat **23b.** 794.
— Reichskassenordnung vom 6. August 1927 **61.** 357.
— Reichspersonalabbauverordnung vom 27. Oktober 1923/28. Januar 1924, Rechtsgültigkeit der .... Ihre Anwendbarkeit auf ehemalige Ländereisenbahnbeamte trotz der Bestimmung des § 30 des Staatsvertrags über den Übergang der Ländereisenbahnen auf das Reich (Entsch. des RG vom 9. April 1927) **88.** 746.
— Reichspostfinanzgesetz und Reichssparkommissar **20.** 405, **53.** 309, **11.** 353.
— Die neue Reichsverfassung in der Rechtsprechung der obersten Versorgungsgerichte, von Kobler, Senatspräsident a. D. **5.** Jahrg. 59 S. 389.

Deutschland. Reichswappen, das im Jahre 1919 neugeschaffene ... ist durch § 360 Nr. 7 des Strafgesetzbuchs nicht geschützt (Entsch. des OLG München vom 7. Februar 1927) **23.** 662.
— Rückforderung des zu Unrecht bezahlten Beamtengehalts, von Dr. Josef, Rechtsanwalt **16.** 1185.
— Schadensersatzansprüche, die Verfolgung von ... der Beamten im Rechtswege, von Dr. jur. Möller **12.** 301.
— Die deutsche Sonderkonjunktur und die Möglichkeit ihrer Fortdauer, von Dr. Rüstow **40a.** 1267.
— Deutsche Sprache — deutsche Schrift (ein Mahnwort von Grohnert) **55.** 204, **18.** Nr. 27 S. 3, **19.** Nr. 27 S. 3.
— Sprachpflege bei der Reichsbahn (den Reichsbahndirektionen wird empfohlen, die Entwürfe zu Verfügungen dem Deutschen Sprachverein zur Durchsicht vorzulegen) **58.** 429, **11.** 311.
— Staatsgeheimnis, Begriff des ... (Entsch. des RG vom 2. April 1927) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 690.
— Die Staatsgerichtshöfe in den deutschen Ländern und Art. 19 der Reichsverfassung, von Dr. jur. Eiswaldt **5.** Jahrg. 59 S. 299.
— Der bayerische Staatssekretär (nach der Verfassung vom 14. August 1919), von Dr. Schmelzle, Staatsrat **5.** Jahrg. 59 S. 361.
— Staubsauger für Postdiensträume, von Kasten, Oberpostbaurat **76.** Jahrg. 3 S. 337.
— Steinwürfe auf Eisenbahnzüge als »höhere Gewalt« (Entsch. des RG. vom 13. Juni 1927) **88.** 915, **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 966, **57.** Beil. (Rechtsprechung) 531.
— Die Stellung der Beamten im Gegensatz zu der der Angestellten und Arbeiter **52.** 414.
— Strafbescheid, muß der den ... erlassende Beamte die Urschrift mit seinem vollen Namen unterzeichnen? (Entsch. des RG vom 28. Oktober 1926) **23.** 446.
— Strafgesetzbuch, die Post und Telegraphie im amtlichen Entwurf eines Deutschen ... **17.** 462, **18.** Nr. 30 S. 1, **19.** Nr. 30 S. 1.
— Umzugskosten, Betrug durch Ausstellung einer falschen Spediteurrechnung (Entsch. des RG vom 24. Juni 1926) **24.** Jahrg. 7 S. 575.
— Unfall, fällt ein durch eine fortschreitende Geisteskrankheit eines Beamten verursachter ... unter den Begriff »höhere Gewalt«? (Entsch. des RG vom 7. April 1927) **88.** 663.
— Unfälle, zur Frage der Haftung der Deutschen Reichspost für ... in Postdiensträumen (Entsch. des LG Erfurt vom 31. Januar 1927) **10.** 200.
— Die neuen Unfallmeldevorschriften der Reichsbahn, von Dr.-Ing. Remy **58.** 622.
— Unterhaltszuschüsse, die den preußischen Gerichtsreferendaren und Beamtenanwärtern der Reichsfinanzverwaltung gewährten staatlichen ... sind nach § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Einkommensteuergesetzes einkommensteuerpflichtig **16.** 1275, **40.** 300.
— Der Unterrichts- und Bildungsausschuß der Deutschen Reichsbahn, von Honold, Vizepräsident **9.** 1351.
— Urheberrecht, die zeitliche Begrenzung des ... (30 oder 50 Jahre Schutzfrist) **16.** 947.
— Urheberschutzfrist, der Kampf um die Dauer der ..., von Dr. Nöldeke, Senator und Vorstand der hamburgischen Justizverwaltung **16.** 1132.
— Urkunden, in einem Dienstraum unter Verschluß aufbewahrte ... sind einem zur Mitbenutzung des Raumes befugten Beamten mindestens dann nicht amtlich zugänglich, wenn er nur unter Verwendung eines Nachschlüssels an sie gelangen kann (Entsch. des RG vom 16. Juni 1927) **57.** Beil. (Rechtsprechung) 547.
— Die strafrechtliche Verantwortlichkeit des Reichspostbeamten **53.** 251.
— Die Verdingungsordnung für Bauleistungen, von Dr. Hermann, Reichsbahnrat **88.** 900.
— Londoner Vereinbarungen vom 16. August 1924, Art. 7 der Anl. III. Rechtliche Tragweite der vereinbarten Amnestie (Einzahlung von Separatistengeld bei der Reichspost zur Beschaffung von Devisen), Entsch. des OLG Köln vom 18. November 1926 **57.** Beil. (Rechtsprechung) 391.
— Vereinfachungs- und Sparmaßnahmen der Deutschen Reichspost **10.** 201, **73.** 277.
— Die Vereinheitlichung des Kassenwesens im Reiche, von Dr. Heinrich, Regierungsrat **16.** 1149.
— Vergesellschaftung der Deutschen Reichspost? **55.** 185. 211. 225, **50.** 289, **20.** 342, **11.** 289, **17.** 441, **52.** 274, **18.** Nr. 26 S. 9, **19.** Nr. 26 S. 9, **53.** 271.
Deutschland. Verhandlungen, zu den ... über die Erhöhung der Postgebühren, von Gebbe, Ministerialrat **23.** 665.
— Dienstlicher Verkehr in einigen Berliner Hotels, amtliche Veranstaltungen, Feiern u. dgl. (Vf. des preuß. Ministers des Innern und des preuß. Finanzministers vom 2. September 1927) **24.** Jahrg. 7 S. 704, **43.** 887, **40.** 293, **42.** 654.
— Verkehrswerbung bei der Deutschen Reichspost **23.** 522.
— Verpackung, die Bedeutung wirtschaftlicher ... (Ausschuß für wirtschaftliche Fertigung beim Reichskuratorium für Wirtschaftlichkeit in Berlin) **33.** 1537.
— Versicherung und Arbeitsvertrag, von von Frankenberg, Stadtrat **5.** Jahrg. 59 S. 407.
— Verwaltungs-Akademien, Jahresversammlung des Reichsverbandes Deutscher ... am 8. und 9. Juni 1927 **12.** 423.
— Der Verwaltungsrat der Reichspost und die Porto-Erhöhung, von Dr. Runkel **14.** 169.
— Verwaltungsreform und Sparmaßnahmen, Vorbedingungen für die Durchführung der ..., von Wehlmann, Regierungsrat z. D. **23c.** Nr. 14 S. 5.
— Vorschläge zur einheitlichen Organisation und Durchführung der Spar- und Vereinfachungsmaßnahmen in Deutschland, von Hager, Postinspektor **23c.** Nr. 15 S. 3.
— Unlauterer Wettbewerb durch Mißbrauch der Behördenautorität, von Meyer-Lülmann, 1. Beigeordneten des Deutschen Städtetags **64.** 415.
— Wirtschaft und Beamtentum **20.** 396.
— Die Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung der Deutschen Reichsbahn, von Gaier, Reichsbahndirektor **58.** 430. 461. 473, **23c.** Nr. 18 S. 1.
— Die post- und telegraphenwissenschaftlichen Wochen der Deutschen Reichspost, von Goehrke, Ministerialamtmann **73.** 249.
— Wohnungsfürsorge für Reichsbeamte und -bedienstete und Angehörige der Wehrmacht, Gewährung von Zinsnachlässen und Zinszuschüssen (Runderlaß des Reichsarbeitsministers vom 21. Juni 1927) **62.** 89.
— Die Wohnungszählung im Deutschen Reich vom 16. Mai 1927 (Vorläufige Ergebnisse) **81.** 686.
— Die deutsche Zahlungsbilanz, von Dr. von Tyszka, Professor **64.** 384.
— Zeichengerät, Lieferung von ... an technische Beamte (Vf des Reichsministers der Finanzen vom 4. April 1927) **34.** 77.
— Zeitaufnahmeverfahren in den Ausbesserungsstellen der Betriebs- und Betriebswagenwerke im Bereiche der Reichsbahndirektion Kassel, von Bartels, Reichsbahnrat **88.** 789.
England. Ausgaben für Pensionen, Renten usw. **14.** 162.
— Gewinnbeteiligungsmethoden in England, von Michligk **49.** 672.
— Propaganda bei den englischen Eisenbahnen, von Dr. Sarter, Präsident **58.** 570.
Finnland. Vereinigung von Post- und Telegraphie **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 33.
Frankreich. Anschluß der französischen Staatsbeamten an die Amsterdamer Internationale (Confédération générale du travail) **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 21.
— Die Hauptkasse, von Giral, Stellenvorsteher der Post- und Telegraphenverwaltung **73.** 255.
Norwegen. Gehaltskürzung und Einführung von Kinderzulagen **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 33.
Österreich. Die österreichische Angestelltenversicherung, von Dr. Siegel **7.** 323.
Schweiz. Das neue schweizerische Beamtengesetz (Besoldungen, Streikverbot) **88.** 805, **50.** 448.
— Die schweizerische Post- und Telegraphenverwaltung im Jahre 1926 **76.** Jahrg. 3 S. 304.
Amerika. Bolivien. Übergang des Betriebs und der Aufsicht über die gesamten Post-, Telegraphen- und Funkdienste auf die Marconi Wireless Telegraph Comp. **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 21.
— Vereinigte Staaten von Amerika. Eisenbahnereinkommen in den Vereinigten Staaten von Amerika, von Paschasius, Reichsbahnoberamtmann **58.** 556.
— — Publizität (Werbedienst) bei amerikanischen Eisenbahnen, von Dr. Baumann **58.** 550.
— — Büroorganisatorische Vereinheitlichungsbestrebungen in Amerika, von Witte **12a.** 115.
Asien. China. Pläne der Kanton-Regierung für die Neugestaltung des Verkehrswesens **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 25.
— Persien. Verkehrswesen (Eisenbahn, Kraftwagenverkehr, Flugverkehr) **82.** 1099.

II. Postwesen.

Allgemeines. Arbeiterbanken, die internationale Entwicklung der ..., von Dr. Dr. Geck **64.** 485.
— Auslandbriefverkehr im Jahre 1925 **81.** 548.
— Die Automobilindustrien des europäischen Kontinents, von Dipl.-Ing. Friedmann **23a.** 1452.
— Das fließende Band der Berliner Ford-Betriebe, von Dr. Bade **30a.** 152.
— Neuartige Bank-Organisation, von Riedmüller **85b.** 311.
— Die wirtschaftliche Bedeutung der Fördertechnik **30a.** 153.
— Bereifung für Lastwagen, welches ist die zweckmäßigste ...?, von Dipl.-Ing. Grodzinski **80a.** 240.
— Der Briefverkehr im Altertum, von Dr. Rügen, Oberstudienrat **23.** 425.
— Mechanische Briefverteilung, von Kasten, Oberpostbaurat **76.** Jahrg. 3 S. 402.
— Fließende Fertigung, was ist ...?, von Dipl.-Ing. Mittelstaedt **67a.** 158.
— Flughalle auf dem Ozean, Flugstützpunkte (von Amerika geplant) **33.** 1548, **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 36.
— Flugverbindung Berlin–Moskau–Teheran **88.** 781.
— Flugverbindung England–Ägypten–Indien–Australien **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 36.
— Flugzeug und transatlantische Postschiffahrt **75.** 345.
— Wirtschaftliche Förderung mit Elektro-Kleinfahrzeugen, von Hellmich, Oberingenieur **80a.** 338.
— Gießarbeit in Fließarbeit, von Dr.-Ing. Schmidt **80a.** 307.
— Haftung im Auslandsverkehr (Verzugshaftung bei Postpaketen, Änderung des marktgängigen Preises) **23.** 504.
— Klassifikation von Luftfahrzeugen, internationale Verständigung über die ..., von Dr. Brüders **48.** 741.
— Kontrollieren und Verpacken in Fließarbeit, von Österreicher, Direktor **80a.** 236.
— Kraftwagenverkehr. Die Lage Deutschlands im europäischen Straßennetz, von Arntz, Stadtbaudirektor **89.** 343.
— Landstraßen und Autobahnstraßen, von Eggermann, Syndikus **23b.** 490.
— Gekuppelte Lastkraftbeförderung auf drei Achsen, von Dr.-Ing. Steinitz **80a.** 265.
— Luftabrüstung — Luftfahrtlisten, von Cesar **79.** 191.
— Luftfahrt. Ist das Fliegen heute unabhängig vom Wetter? Welche Rolle spielt der Wind beim Fliegen?, von Dr. Perlewitz **4.** 281.
— Luftfahrt. Zur Frage der Blitzgefährdung von Flugzeugen, von Markgraf **4.** 286.
— Luftfrachtverkehr, Entwicklungsmöglichkeiten des ..., von Eicke, Polizeihauptmann **33.** 1009.
— Luftpolitik, geopolitische Ziele in der ..., von Dr. Pommrich **31a.** 557.
— Luftpost, die Entwicklung der ... von 1922 bis 1926, von Gregor, Ministerialamtmann **10.** 181. 216.
— Luftpostabkommen, zwischenstaatliches ... (Beförderung von Briefpost und Postpaketen), Abschluß auf der Weltluftpostkonferenz im Haag **75.** 370.
— Luftschiff und Flugzeug in der Weltwirtschaft, von Engberding, Marinebaurat **80.** 122.
— Luftverkehr, Verkehrsgeographie und Technik des modernen ... in ihrer Wechselwirkung, von Dipl.-Ing. Rühl **86.** 65.
— Der Ozeanflug — eine Konkurrenz für die Schiffahrt? **33.** 1467.
— Ozeanflüge, Massenpsychose und Wirklichkeit, von Engberding, Marinebaurat **72.** 541.
— Ozeanluftverkehr, technische und wirtschaftliche Voraussetzungen des heutigen ..., von Eicke, Polizeihauptmann **33.** 1300.
— Postberuf, des ... Licht- und Schattenseiten (aus der »Zeitschrift für das Postwesen, besonders für jenes der deutschen Bundesstaaten«, aus dem Jahre 1820) **76.** Jahrg. 3 S. 413.
— Internationale Postbetriebssprache, von Behrendt, Postrat **76.** 387.
— Postkarte, der Erfinder der ... **50.** 381.
— Internationale Postkonferenz im Haag im September 1927 **73.** 157.
— Der 2. panamerikanische Postkongreß **75.** 258.
— Postscheckverkehr der europäischen Länder im Jahre 1926, von Gebauer, Postinspektor **10.** 224.
— Das Postwesen im Altertum, von Dr. Martell **50.** 410.

Allgemeines. Straßen und Straßenleben vergangener Jahrhunderte unter besonderer Berücksichtigung des Allgäus, von Großhauser **23.** 596. 613.
— Transatlantik-Flugproblem, zur Lösung des wirtschaftlichen ..., von Sönnichsen **33.** 1489.
— Transatlantik-Flugverkehr **33.** 1210.
— Transozean-Luftfahrt, von Luensee, Kapitän und Regierungsrat **33.** 1411.
— Transozean-Verkehrsflugzeuge, von Dr.-Ing. von Langsdorff **72.** 544.
— Transport- und Förderanlagen im Bürobetrieb, von Nedel, Ingenieur **67a.** 168.
— Verbindung von Schiffahrt und Luftverkehr von amerikanischen Schiffahrtskreisen in Verbindung mit der Postverwaltung der Vereinigten Staaten von Amerika geplant **14.** 226.
— Verpackungsgrundsätze und ihre Anwendung, von Knowlton **80a.** 414.
— Verzugshaftung im Weltpostverkehr **14.** 206.
— Weltwechselrecht, von Dr. Bernstein, Justizrat **16.** 854.
— Die Wirtschaftlichkeit des Hub-Transportwagens, von Hauser, Fabrikant **30a.** 195.
— Der bargeldlose Zahlungsverkehr und seine Entwicklungsmöglichkeiten, von Schoele **23a.** 1455.
— Rechnende Zinsbuchungsmaschinen **13.** 623.

Deutschland. Amtsunterschlagung, unrichtige Buchungen usw. eines Postbeamten (Unterschlagung eines Pakets durch einen Postagenten), Entsch. des RG vom 3. Dezember 1925 **24.** Jahrg. 7 S. 565.
— Ausbau und Unterhaltung der Straßen, Kosten des ... und ihre Aufbringung, von Knipping, Professor **32.** 595.
— Nachträgliche Aushändigung unzustellbar gemeldeter Postsendungen an den ursprünglichen Empfänger (Entsch. des LG Köln vom 18. März 1927) **75.** 242, **23.** 441.
— Auslands-Eingangsstelle, einiges aus der ... des Postamts Hamburg 7, von Redlin, Postinspektor **23.** 605. 628. 654. 676.
— Automobilindustrie, Probleme der deutschen ..., von Dipl.-Ing. Friedmann, **23a.** 1032, **82.** 1528.
— Beamtenscheckе, Bestimmungen über den Verkehr mit sogenannten ... (Vf. des Reichsministers der Finanzen vom 14. September 1927) **59.** 83, **17.** 670, **24.** Jahrg. 8 S. 6.
— Der Blitzbrief, von Riediger, Postinspektor **52.** 364.
— Die Blitzpost in den Städten, von Radeck, Oberpostmeister **76.** Jahrg. 3 S. 369.
— Das neue Briefverteilungsverfahren beim Postamt in Leipzig C 2, von Löschner, Oberpostinspektor **76.** Jahrg. 3 S. 338.
— Die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Vergangenheit und Gegenwart, von Philipp, Oberpostrat **10.** 159.
— Diebstahls- und Fehlerbekämpfung (bei der Reichsbahn), von Balzer, Reichsbahnoberinspektor und Rechnungsrevisor **58.** 435.
— Dienstgeräte, Untersuchungen über die Zweckmäßigkeit von ..., von Schneider, Postrat **73.** 221, **50.** 450.
— Disziplinarverfahren. Zur Frage der Bewilligung von Pensionsteilen an einen wegen Beraubung und Unterdrükkung von Briefen zur Dienstentlassung verurteilten Beamten (Entsch. des Reichsdisziplinarhofs vom 8. Februar 1927) **23.** 479.
— Eichpflicht, auch Gewerbetreibende, die mit Genehmigung der Postbehörde für die von ihnen aufzuliefernden Pakete die Versandgebühren durch Wägungen selbst bestimmen, unterliegen der ... nach § 6, 11, 22 zur Maß- und Gewichtsordnung vom 30. Mai 1908 (Entsch. des AG Dessau vom 5. Mai 1927) **45.** Reihe 11 Nr. 4 S. 58.
— Eisenbahnkraftwagenverkehr, Vortrag von Dr. Teubner, Direktor bei der Reichsbahn **58.** 582, **88.** 893.
— Fahrräder, Sicherung von ... gegen Diebstahl aus staatseigenen oder staatlicherseits angemieteten Dienstgebäuden (Runderlaß des preuß. Finanzministers vom 5. Juli 1927) **43.** 689, **40.** 227, **89.** 366, **24.** Jahrg. 7 S. 603.
— Fließarbeit in den Reparatur-Werkstätten der Deutschen Reichsbahn, von Dipl.-Ing. Lion **85b.** 444.
— Flugeisenbahnverkehr **58.** 616, **11.** 418.
— Gesundheitsschädigung durch mangelhaften Dienstraum (Lungenkrankheit, die sich ein Postassistent in einem Bahnpostwagen, der im Winter 1920/21 auf dem Bahnhof in Gießen als Wertpackkammer eingerichtet war, zugezogen hatte, Entsch. des RG vom 20. Mai 1927) **88.** 717, **50.** 345, **24.** Jahrg. 7 S. 622, **18.** Nr. 34 S. 8.

Deutschland. Haftung der Beamten bei Zollbegleitscheinstücken, von Stier, Postdirektor **53.** 254.
— Kraftfahrwesen. Die Kontrolle des Nutzfahrzeugbetriebs, von Schöpke **49.** 606.
— Die Kraftfahrzeuge der Post, von Brodbeck, Verkehrssyndikus (Die Kraftfahrzeuge der Post sind ebenfalls den polizeilichen Vorschriften über Kraftfahrzeuge in bezug des Ausweichens und Haltens unterworfen — Entsch. des OLG Karlsruhe [Baden] vom 14. Januar 1926) **19.** Nr. 25 S. 9.
— Kraftwagenverkehr, Deutschlands öffentlicher ... (Reichspost) 88. 781.
— Kraftwagenverkehr, scharfer Wettbewerb im ..., der Postomnibusbetrieb unrentabel? **50.** 400.
— Kraftwagenverkehr, Verkehrsleistungen im öffentlichen ... 88. 781.
— Die deutsche Lastfahrzeugindustrie im internationalen Wettbewerb, von Meyer-Berkhout **23b.** 470.
— Luftfahrt. Funkwesen, Draht und Kabel im Dienste der ..., von Bethge, Oberpostinspektor **70.** Beil. (Funk-Praxis) 459.
— Der erste Luftschleppzug **14.** 212.
— Der deutsche Luftverkehr im Jahre 1926 **81.** 667, **33.** 1467.
— Der deutsche Ozeanflug **33.** 1346.
— Die deutschen Ozeanflugzeuge, von Dr.-Ing. v. Langsdorff **72.** 770.
— Paketkarten sind Urkunden im Sinne des § 348 Abs. 2 des Strafgesetzbuchs (Entsch. des RG vom 2. Mai 1927) **10.** 170, **57.** Beil. (Rechtsprechung) 451, **16.** 1416.
— Pfändungen von Postsendungen durch die Steuerbehörden, von Eckstein, Steuersyndikus **49.** 572.
— Portogebühren (Versicherungsgebühren, Wertsendungen). Valorenversicherung, Wettbewerb zwischen der Reichspost und der Privatversicherung **48.** 850.
— Die Post und die Sparkassen, von Dr. et Dipl. rer. pol. Koppenhöfer, Postinspektor **23.** 506. 526.
— Postanweisungsabschnitte für den Empfänger fallen nicht unter § 351 des Strafgesetzbuchs (Änderung des Datums der Absendung auf dem Empfängerabschnitt durch einen Schalterbeamten, der die eingezahlten Gelder zum Teil unterschlagen hatte (Entsch. des RG vom 4. April 1927) **39.** Beil. (Die Rechtsprechung) 695.
— Postgeschichte. Der Hamburg-Friedrichstadter Botenkurs, von Teubner, Postrat **14.** 196.
— Postgeschichte. Die Brandenburg-Preußische Post in Hamburg im 17. Jahrhundert, von Teubner, Postrat **23.** 510.
— Postgeschichte. Zur Geschichte der Post im 15. Jahrhundert, von Dr. Martell **50.** 434. 446.
— Postgesetz. Der Wechsel in den Beförderungsmitteln ist nur in der Rechtsfolge Post — expresser Bote und nicht umgekehrt erlaubt (Entsch. des OLG Düsseldorf vom 23. Juni 1926) **26.** Bd. 45 S. 53.
— Postkraftwagenverkehr, zur Haftpflicht der Deutschen Reichspost im ..., von Dr. Breithaupt, Postrat **26.** Bd. 45 S. 146.
— Postordnung, ist ein Kaufmann verpflichtet, bei seiner Abwesenheit eine nach der ... zum Empfang eingeschriebener Briefe befugte Person zu bestellen? Welche Rechtsfolgen hat die Unterlassung? (Entsch. des OLG Köln vom 30. März 1927) **57.** Beil. (Rechtsprechung) 335.
— Postpaketgebührentarif, zum ..., von Dr. Hay **23b.** 930.
— Postscheckkonto, der Vorsitzende eines Vereins, der die auf sein ... für den Verein eingehenden Geldbeträge zu seinem Vorteil verwendet, begeht nicht eine Unterschlagung. Dagegen kann seine Handlung als Untreue oder als Betrug anzusehen sein (Entsch. des RG vom 8. November 1926) **23.** 636.
— Postscheckverkehr. Maschinenbuchung bei den Postscheckämtern, Gegenüberstellung der Arbeitsmethoden an den verschiedenen Buchungsmaschinen der Postscheckämter **74.** 245.
— Postsparkasse, braucht Deutschland eine ...?, von Dr. Weller und von Morath, M. d. R. **64.** 417, **20.** 411, **74.** 331, **13.** 546, **18.** Nr. 35 S. 2.
— Postsparkasse, zur Frage der ..., von Dr. Engelhardt **74.** 261.
— Postzollverkehr, Vereinfachungen und Ersparnisse im ..., von Ahner, Oberzollinspektor **23c.** Nr. 15 S. 5.
— Genossenschaftliche Reisekreditbriefe innerhalb des Deutschen Genossenschaftsverbandes **13.** 365.
Deutschland. Rentenzahlungs- und Abrechnungsverkehr, von Peters, Postinspektor **76.** Jahrg. 3 S. 326.
— Der strafrechtliche Schutz des Briefes, von Blühm, Postmeister **23.** 561.
— Sparkasse, Konkurrenten der ... **64.** 447.
— Sparkassen, Liquiditätspolitik und Zahlungsbereitschaft der ..., von Dr. Auler, Universitätsprofessor **64.** 436.
— Universitätsboten, die Wittenberger ..., von Dr. Karll Postrat **76.** Jahrg. 3 S. 411.
— Unterschlagung eines Briefes mit Scheck und Abhebung des Scheckbetrags durch einen Postbeamten, Amtsunterschlagung, Tateinheit mit Urkundenfälschung (Entsch. des RG vom 7. Oktober 1926) **24.** Jahrg. 7 S. 565.
— Waage, Bekanntmachung des Reichsministers des Innern vom 5. Juli 1927, betr. Schreibweise des Wortes ... (Wiegeeinrichtung) **61.** 205, **45.** Reihe 11 Nr. 4 S. 51.
— Zustellung, bei ... durch eingeschriebene Briefe sind die postalischen Bestimmungen maßgebend (Entsch. des RVG vom 28. Januar 1926) **26.** Bd. 45 S. 52.
— Bayern. Das neue Münchener Paketzustellamt, von Dr. Krinner, Oberpostrat **10.** 173.
England. Die Arbeit der Sparkassen in England (Postsparkasse), von Dr. Luedicke **64.** 302.
— Der Ausbau der Luftschiffverbindungen innerhalb des britischen Reiches **33.** 1585.
— Englands Postverkehr 1913/1914 und 1925/1926 **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 21.
— Die Londoner Untergrundpostbahn (Kosten für die Postbeförderung) **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 28.
Estland. Die Festsetzung des Personalbedarfs bei der Postverwaltung in Estland **73.** 176.
Frankreich. Neuordnung der Postbeförderung bei den französischen Eisenbahnen 88. 689.
— Paketverkehr, Neuordnung des ... der französischen Eisenbahnen 88. 943.
Italien. Aus der italienischen Aeronautik **33.** 1585.
— Italienischer Briefsortierwettstreit **73.** 209, **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 25, **23.** 514.
— Der italienische Postscheckdienst von 1918 (ein Anwendungsfall betriebswissenschaftlicher Regeln), von Dr. Staedler Postrat **76.** Jahrg. 3 S. 321.
Niederlande. Ermäßigung der niederländischen Posttarife **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 21.
— Die niederländischen Postverhältnisse, von Norbisrath Oberpostmeister **76.** 398.
— Reichsunterstützung für den holländischen Flugdienst **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 35.
Schweden. Überschuß bei der schwedischen Postverwaltung **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 25.
Schweiz. Die neuen Bahnpostwagen der schweizerischen Postverwaltung **18.** Nr. 26 S. 9, **19.** Nr. 26 S. 9.
— Der Postverkehr 1926 (nach dem Geschäftsbericht) **73.** 235.
Afrika. Die französische Trans-Sahara-Bahn **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 28.
Amerika. Vereinigte Staaten von Amerika. Anspruch der Eisenbahnen auf höhere Vergütung für die Postbeförderung **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 33.
— — Aus dem Geschäftsbericht der Postverwaltung der Vereinigten Staaten von Amerika für das Rechnungsjahr 1926 **23.** 421.
— — Betriebseinrichtungen bei der amerikanischen Postverwaltung, von Sanders, Oberpostinspektor **52.** 363.
— — In der Bahnpost Washington–New York, von Schuchardt, Postinspektor **23.** 423.
— — Labor banks in Amerika, von Dr. Drey **63.** Jahrg. 51 Heft 4 S. 67.
— — Amerikanische Postflieger, von Diederich, Ministerialamtmann **23.** 488, **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 36.
— — Posträubereien in den Vereinigten Staaten von Amerika, von Hagen, Postdirektor **47.** 188.
Asien. Britisch Indien. Luftschiffahrt in Indien **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 27.
— Niederländisch Indien. Maßnahmen der niederländisch-indischen Postverwaltung, um die mißbräuchliche Verwendung entwerteter Briefmarken zu verhindern **73.** 230.
Australien. Der Luftverkehr in Australien **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 23.
— Neuseeland. Landbriefbestellung **73.** 265.

III. Telegraphen- und Fernsprechwesen.

(Mit Ausnahme des drahtlosen Telegraphierens und Fernsprechens [s. unter IV])

Allgemeines. Abfrageschaltung für abgeworfene Anrufe, von Schmidt **70.** Beil. (Werk-Praxis) 329.

— Aluminium, 100 Jahre ..., von Dr. Loeser **72.** 521.

— Der Ausbau des zwischenstaatlichen Fernsprechnetzes **55.** 205.

— Der Baudotregulator von Doignon-Mendonca-d'Oliveira **70.** Beil. (Werk-Praxis) 387.

— Die Bescheidschaltung in SA-Ämtern **70.** Beil. (Werk-Praxis) 357.

— Code-Telegramm, wie soll das Konzept eines ... aussehen? **85b.** 304.

— Code-Vorschriften, zur bevorstehenden Änderung der ..., von Kähler **85b.** 305.

— Die Duplextelegraphie, von Demolder **6.** 659.

— Eislast auf Leitungen, Merkblatt über ... **27.** 843.

— Internationale Fernmeldestatistik (Seekabel der Welt, Telegraphenleitungen und Zahl der Telegramme, Zahl der Fernsprechanschlüsse) **53.** 422.

— Fernmeldetechnik, 50 Jahre Entwicklung der elektrischen ... **27.** 1269.

— Fernsprechen auf große Entfernung, von Valensi, Ober-Post- und Telegrapheningenieur **6.** 836.

— Der Fernsprecher in den verschiedenen Ländern der Erde **72.** 775.

— Neues Fernsprechkabel Deutschland–Schweden **23.** 638. 679, **75.** 367.

— Der Fernsprechverkehr mit dem Ausland **23.** 492.

— Fernverkehr und gerichteter Betrieb, von Hartz **71.** 172.

— Fernsprechweitverkehr, das Problem des europäischen ... in schwedischer Beleuchtung **28.** Heft 5 (Juli 1927) S. 33.

— Fernsprechweitverkehr zwischen Europa und Asien, die Möglichkeiten eines transkontinentalen ..., von Litzinger, Oberpostdirektor **28.** Heft 5 (Juli 1927) S. 3.

— Gutachten des Internationalen Beratenden Telegraphenausschusses **23.** 460, **27.** 1380.

— Kabelverlegung, zur neuen deutsch-amerikanischen ..., von Dr. Runkel **53.** 299.

— Der Kampf zwischen der Verteiler-Vielfachtelegraphie und der Wechselstromtelegraphie **27.** 1014.

— Die Konferenz von St. Petersburg 1875 **38.** 155.

— Methode zur Bestimmung des Fehlerorts bei Isolationsfehlern in Pupinkabeln, von Kähler **70.** Beil. (Werk-Praxis) 465.

— Morsealphabet, ein Jubiläumstag des ... (75jährige Verwendung im internationalen Telegrammverkehr) **74.** 264, **70.** 311, **31.** 232.

— Unsere Nachrichtenmittel für den Schnellverkehr, von Arendt **28.** Heft 5 (Juli 1927) S. 14.

— Nordlicht, Störung des Telegraphen- und Fernsprechverkehrs durch ein ... (in Canada) **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 26.

— Pupinleitung, das Dämpfungsmaß der ..., von Mayer **71.** 163.

— Pupinseekabel, das deutsch-schwedische ... 1927, von Müller, Oberpostrat **27.** 1371.

— Sperrung und Umlegung von Teilnehmer-Anschlußleitungen bei SA-Ämtern, von Schmidt **70.** Beil. (Werk-Praxis) 353.

— Die offene Sprache im Telegraphenverkehr, von Bohle, Telegrapheninspektor **70.** 361.

— Störungen, gegen induktive ... in pupinisierten Kabelleitungen **70.** Beil. (Werk-Praxis) 335.

— Große Nordische Telegraphen-Gesellschaft, aus dem Jahresbericht der ... für 1926 **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 34.

— Die Indo-Europäische Telegraphenlinie. Zu ihrem 60jährigen Bestehen am 26. August 1927 **70.** 417, **75.** 252.

— Telegraphistenwettstreit in Como 1927, Verordnung zum 4. Internationalen ... **23.** 489. 663.

— Theorie des Fernsprechens auf Leitungen, insbesondere Pupinleitungen, von Schulz **71.** 183. 233.

— Urteile aus früherer Zeit über Neuerungen in der Telegraphie (1851) **70.** 346.

— Die Verdopplung des englischen Pazifik-Kabels **70.** 372.

— Vierdrahtleitungen, über die Verbindung von ... untereinander, von Höpfner, Ministerialrat **71.** 166.

— Volta, Alexander ... **6.** 769.

Allgemeines. Weltfernsprechverkehr, die Neuordnung des ... ab 1. November 1926, von Dr. Staedler, Postrat **17.** 656.

— Der Western-Union-Apparat **70.** 409.

— Die Zukunft der Telegraphie (Entwicklungsmöglichkeiten der Telegraphie und des Funkwesens) **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 33.

Deutschland. Anfechtung einer Pfändung wegen Fernsprechgebühren durch den Konkursverwalter des Fernsprechteilnehmers (§ 30 der Konkursordnung), Entsch. des AG Herford vom 21. Dezember 1926 **10.** 171.

— Anpassung der Handämter in Köln, von Paschen **70.** Beil. (Werk-Praxis) 297.

— Eine neue Anpassungsschaltung für Fernschränke OB 05 im Verkehr mit kleinen oder mittleren SA-Ämtern, von Dipl.-Ing. Mohrmann, Postreferendar **71.** 193.

— Aufwertung von Fernsprechbeiträgen (§ 10 des Gesetzes, betr. die Fernsprech- und Telegraphengebühren vom 6. Mai 1920), von Dr. Josef, Rechtsanwalt **39.** 369, **26.** Bd. 45 S. 31.

— Die Berechnung der Fernsprechgebühren im Verkehr mit dem Auslande **23.** 659.

— Beseitigung des Telegraphen bei kleineren Verkehrsämtern **70.** 454.

— Betriebsunfälle beim Fernamt Köln-Deutz **74.** 241.

— Bezahlung der Fernsprechgebühren durch Banken, von Goede, Postrat **70.** 394.

— Die Entwicklung des deutschen Fernsprechkabelnetzes nach dem westlichen Ausland, von Dr. Runkel **50.** 398.

— Entwicklung des Fernsprechwesens unter der Herrschaft des früheren Fernsprechtarifs **75.** 253.

— Die Farbschreiberüberwachung beim Fernsprechamt Leipzig, von Sutaner **70.** Beil. (Werk-Praxis) 379.

— Neuzeitliche Fernämter, von Bock, Postrat **71.** 190.

— Fernsprechbeitrag, keine Aufwertung des einmaligen ... (Entsch. des Hans. OLG Hamburg vom 1. Juni 1927) **16.** 1280, **13.** 673.

— Der Fernsprecher in der Rechtsprechung (Willenserklärungen durch Fernsprecher) **70.** 320.

— Haftung der Deutschen Reichspost für Unfälle infolge Reißens einer Fernsprechleitung (§ 831 BGB). Hat die Reichspost Beamte, die die erforderliche Vorbildung haben und die Telegraphenbauordnung beobachten, mit der Errichtung, Instandhaltung und Nachprüfung der Leitung betraut, so hat sie bei der Auswahl ihrer Angestellten die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet und ist daher nach § 831 Abs. 1 Satz 2 BGB selbst dann zum Schadensersatz nicht verpflichtet, wenn das Reißen des Drahtes auf einen Fehler der Anlage und nicht auf Zufall zurückzuführen ist (Entsch. des LG Oppeln vom 19. Mai 1927) **10.** 228.

— Fünfzig Jahre Fernsprecher in Deutschland, von Dr.-Ing. e. h. Feyerabend, Staatssekretär **27.** 905.

— Kabeldampfer Neptun, von Dipl.-Ing. Harms **72.** 653.

— Kabel-Trocknungsanlagen, die neuen fahrbaren ... für das Telegraphenbauamt Hamburg, von Schmidt, Ingenieur **71.** 174.

— Leistungszählungen oder Verkehrsübersichten im Telegrammbeförderungsdienst? **70.** 305.

— Münzfernsprecher **75.** 268.

— Das Nebenstellenanlagenwesen der Deutschen Reichspost **20.** 346.

— Hamburger Ortsfernsprechnetz, Automatisierung des ... und damit verbundene Kabelarbeiten **70.** 281.

— Vorzeitige Pensionierung, Anspruch des Pensionärs auf Beförderung (Quecksilbervergiftung eines Telegraphensekretärs, Entsch. des RG vom 14. Juni 1927) **50.** 453.

— Post- und Bahnfernsprechanschlüsse **58.** 645.

— Pufferbetrieb, von Loog, Postrat **71.** 153.

— SA-Betrieb, die Einführung des ... auf dem flachen Lande **71.** 169.

— Selbstanschlußbetrieb, die Einführung des ... im Ortsnetz Groß-Berlin, von Raettig, Telegraphendirektor **71.** 213.

— Erster elektrischer Telegraph Göttingen 1833, Schriftwechsel zwischen Wilhelm Weber und dem Göttinger Magistrat bei Herstellung des ... **70.** Beil. (Werk-Praxis) 335.

— Telegramme mit Kurzanschrift und ihre Beschriftung, von Hoppe und von Westphal, Postamtmann **70.** 337. 510.

Deutschland. Der Vermieter hat die Pflicht zur Duldung des Fernsprechanschlusses (Entsch. des OLG München vom 20. August 1926) **26.** Bd. 45 S. 55.

— Verpflichtung des Geschäftsführers einer noch nicht eingetragenen G. m. b. H. zur Zahlung von Fernsprechgebühren bei persönlicher Schuldübernahme **70.** 345.

— Der Vierdrahtbetrieb im deutschen Fernkabelnetz, von Burchardt, Postinspektor **70.** Beil. (Werk-Praxis) 437.

Belgien. Entstaatlichung des Fernsprechers und der Telgraphen. Haushalt der Telegraphen- und Fernsprechverwaltung **82.** 1053.

England. Die Besoldung der englischen Fernsprechbeamtinnen **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 26.

— Der Londoner Fernsprechdienst **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 25.

Österreich. Fernkabel in Österreich **70.** Beil. (Werk-Praxis) 392.

Schweden. Selbstanschlußbetrieb in Schweden, Entlassung der überflüssigen Beamtinnen **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 26.

Afrika. Südafrikanische Union. Telegraphen- und Fernsprechwesen 1924/25 **38.** 122.

Amerika. Vereinigte Staaten von Amerika. Die neuen Erfolge des Fernsprechers auf große Entfernungen in den Vereinigten Staaten von Amerika, von Jewett, Oberingenieur **6.** 486.

— — Das Fernsprechwesen in Nordamerika **70.** Beil. (Werk-Praxis) 472.

IV. Drahtloses Telegraphieren und Fernsprechen.

Allgemeines. Der Abstimmkreis mit zwei veränderlichen Abstimmelementen, von Dr. Schad **21.** 2633.

— Die günstigste Akustik des Aufnahmeraums, von Dr.-Ing. Reisser, Oberingenieur **31.** 201.

— Das Anodenstromnetzanschlußgerät, von v. Ardenne **31.** Beil. (Funk-Bastler) 545.

— Der Bau eines Quarzkristallsenders, von Dr. Schmitz **31.** Beil. (Funk-Bastler) 505.

— Bildtelegraphie und Fernsehen, von Hempel, Oberpostmeister **47.** 265.

— Genormte Bildzeichen für die Funktechnik, von Rhein **31.** Beil. (Funk-Bastler) 453.

— Dämpfungswiderstand, eine neue Methode zur Messung des ... von Schwingungskreisen, von Stürmer **35.** Bd. 29 S. 192.

— Detektorempfänger mit dreifacher Niederfrequenzverstärkung, von Baumbach, Ingenieur **21.** 2002.

— Leistungsfähige Doppelröhrenempfänger, von Schwandt **31.** Beil. (Funk-Bastler) 404.

— Das Einskalenproblem beim Superhet, von Dipl.-Ing. Hofmann **31.** Beil. (Funk-Bastler) 543.

— Eisnachrichtendienst, Erweiterung und Verbesserung des ... für die Schiffahrt **33.** 1549.

— Elektronenröhre als Hochfrequenzgenerator bei Fehlen der Hilfsstromquellen **27.** 889.

— Der Empfang bildtelegraphischer Sendungen, von Dr. Ilberg **69.** Jahrg. 8 Nr. 45/46 S. 43.

— Der Empfänger im Lautsprecher — ein ideales Ortsempfangsgerät, von Popp **31.** Beil. (Funk-Bastler) 498.

— Energie, über die einem Empfänger durch Erdung zugeführte ..., von Székely **35.** Bd. 29 S. 155.

— Die Entwicklung des europäischen Funkverkehrs, von Lengsfeld, Telegrapheninspektor **69.** Jahrg. 8 Nr. 45/46 S. 99.

— Eine praktische Fassung für Piezo-Quarzplatten, von Gabel **35.** Bd. 29. S. 194.

— Fernsehen, die neusten Versuche des ... (angestellt von Dr. Alexanderson), von Johansson **21.** 1794, **14.** 174, **71.** 176.

— Flugfunkdienst, Organisation des ..., von Dr. Herath, Regierungsbaurat **21.** 2704.

— Formierungsprozeß in Oxydkathodenröhren, über den ..., von Detels **35.** Bd. 30 S. 10. 52.

— Soziale Fragen des Rundfunks, von Goldstein **21.** 2267.

— Der Zweite Internationale Funkrechts-Kongreß, von Dr. Hoffmann, Rechtsanwalt **12b.** 131.

— Funksprüche mit Hilfe ultravioletter Strahlen **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 27.

Allgemeines. Funkstatistik **75.** 255.

— Funktelegraphie, die Entwicklung der Funktelegraphie in 30 Jahren, von Meyer **21.** 2406.

— Ein Gedenktag der drahtlosen Telegraphie. Slaby wiederholt und erweitert Marconis Versuche **31.** 307.

— Der Gegentakt-Fernempfänger, von Schwandt **31.** Beil. (Funk-Bastler) 429.

— Der Gegentakt-Röhrengenerator für modulierte Schwingungen, von Schmakow **35.** Bd. 29 S. 171.

— Der batterielose Gegentaktverstärker, von Schwandt **31.** Beil. (Funk-Bastler) 444.

— Gittergleichrichtung, von Groeneveld, v. d. Pol jr. und Postumus **35.** Bd. 29 S. 139.

— Das Gleichstrommeßinstrument für den Funkfreund, von Schmidt **70.** Beil. (Funk-Praxis) 291. 323.

— Gleichstrom-Netzanschlußgeräte, zur Frage der ..., von Dr.-Ing. Reißer, Oberingenieur **21.** 1863.

— Hochfrequenz, liefert ein abreißender modulierter, ungedämpfter Sender modulierte ...?, von Fischer **35.** Bd. 29 S. 191.

— Hochfrequenzapparate und Rundfunkempfang, von Dr. Goebeler **21.** 2000.

— Ein Hochleistungsempfänger, von Kunze **31.** Beil. (Funk-Bastler) 395.

— Ein Hochleistungsempfänger mit zwei Loewe-Mehrfachröhren, von Gabriel, Oberingenieur **21.** 1931.

— Drei Jahrzehnte Funkwesen, von Pommert, Obertelegraphensekretär **70.** Beil. (Funk-Praxis) 431.

— Infradyne-Empfänger, vom ... zum Eskaladyne-Empfänger, von Dr. Gehne **31.** Beil. (Funk-Bastler) 529.

— Ein gegenazimutaler Kartenentwurf zur Ermittlung der Azimutgleichen für kleine und mittlere Entfernungen von der Funkbake, von Immler **35.** Bd. 30 S. 60.

— Kindertage, aus den ... der drahtlosen Telegraphie, von Hempel, Oberpostmeister **47.** 218, **50.** 482.

— Der tönende Kondensator als Lautsprecher, von Vogt **31.** Beil. (Funk-Bastler) 520.

— Die induktive Kopplung mit primärer und sekundärer Abstimmung im Anschluß an Radioröhren, von Kafka **35.** Bd. 30 S. 44.

— Kraftverstärker für Entnahme von Anoden-, Gitter- und Heizspannung aus dem Wechselstromnetz, von Forstmann **31.** Beil. (Funk-Bastler) 533.

— Die Kristalldetektoren, von Dr. Zeidler **31.** Beil. (Funk-Bastler) 353.

— Kurzwellen, weitere Mitteilungen über die Ausbreitung von ..., von Quäck **35.** Bd. 30 S. 41.

— Der Lautsprecher-Empfänger ohne Batterien und Röhren von Kempferts **21.** 2410.

— Lautsprecher, kritische Betrachtungen zu ... **21.** 2631.

— Lautstärkemessung und ihre praktische Auswirkung, von Grosse **21.** 2705.

— Marconi über Fortschritte im Funkverkehr **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 22.

— Messungen, über ... an piezo-elektrischen Kristallen, von Heeguer **35.** Bd. 29 S. 177.

— Modulationslinien beim Röhrensender, über ..., von Pforte **35.** Bd. 30 S. 6.

— Die Negadyneschaltung mit kapazitiver Rückkopplung, von Jarosch **31.** Beil. (Funk-Bastler) 467.

— Ein Neutrodyne-Empfänger mit einem Einstellknopf, von Schwandt **31.** Beil. (Funk-Bastler) 491.

— Ein mehrstufiger Niederfrequenzverstärker für größere Leistungen, von Möller, Studienrat **21.** 1796.

— Die Normung im Rundfunk, von Rhein **31.** Beil. (Funk-Bastler) 428.

— Der Parallelbetrieb von Alexanderson-Hochfrequenzgeneratoren **27.** 848.

— Peilen von Drehfeldern mit Rahmen und Hilfsantenne über das ..., von Fischer **35.** Bd. 30 S. 23.

— Pfadfinder des Funkwesens (Galvani, Volta, Faraday, Maxwell), von Boehmer **31.** 203.

— Die Pflichten des Rundfunks, von Dr. Schnitzler, Ministerialrat **31.** 217.

— Phasen- und Gruppengeschwindigkeiten in einem ionisierten Medium, von Howe **35.** Bd. 30 S. 42.

— Potentiometerschaltung, über die ... **31.** Beil. (Funk-Bastler) 369.

Allgemeines. Radiobildtelegraphie Nauen–Rom **70.** Beil. (Funk-Praxis) 295.
— Die Internationale Radiokonferenz in Washington im Oktober 1927, englische Wünsche **33.** 1064, **75.** 252, **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 26.
— Verbesserter Rahmenempfang, von Dr. Weithofer **31.** Beil. (Funk-Bastler) 407.
— Rahmen- und Goniometerpeilanordnungen, von Esau **35.** Bd. 29 S. 181, Bd. 30 S. 15.
— Ein Resler-Neutrodyne mit Doppelröhren, von Wigand **31.** Beil. (Funk-Bastler) 419.
— Richtfunk, von Prof. Dr. Kiebitz, Abteilungsdirigent **21.** 1997.
— Röntgenstrahlen, von den ... zu den Funkwellen, von Dr. Daudt **21.** 2629.
— Ein Rückkopplungsempfänger mit einer Mehrfachröhre, von Gabriel, Oberingenieur **31.** Beil. (Funk-Bastler) 357.
— Der Rundfunk im Rahmen des Verkehrswesens, von Dr. Runkel **55.** 292.
— Ein Rundfunkgerät mit zwei Zweifachröhren, von Sutaner **21.** 2004.
— Rundfunkstatistik **27.** 1084.
— Der Schwingungseinsatz beim Rückkopplungsaudion, von Kittlick **31.** Beil. (Funk-Bastler) 537. 568.
— Schwingungserzeugung, über ... mittels Elektronenröhrensystemen, welche Selbstinduktion nicht enthalten, von Heegner **35.** Bd. 29 S. 151.
— Sonnenfinsternis, Beobachtungen während der ... am 29. Juni 1927, von Bäumler, Postrat **21.** 1773. 2479, **31.** 208, Beil. (Funk-Bastler) 423. 526. 559.
— Sperrkreise, einiges über die Wirkungsweise von ..., von Gadamer **21.** 1864.
— Starkstromanschluß, die Bedeutung des ... für Rundfunk-Empfangsanlagen **70.** Beil. (Funk-Praxis) 347.
— Störgeräusche bei Netzanschlußgeräten **31.** Beil. (Funk-Bastler) 375.
— Störungsquellen im Rundfunk und ihre Beseitigung **70.** Beil. (Funk-Praxis) 374.
— Der Strobodyne-Empfänger **21.** 2134. 2202.
— Das Superhet-Vorsatzgerät. Neue Ergänzungsschaltungen zum Überlagerungsempfänger, von Dr. Babendieck **31.** Beil. (Funk-Bastler) 483.
— Ein Tropadyne-Empfänger, von Dillenburger **31.** Beil. (Funk-Bastler) 547.
— Übergang vom Empfang mit offener Antenne auf den Rahmen, von Gadamer **21.** 2558.
— Untersuchung eines Schwingungskreises mit Eisenkernspule bei geringer Sättigung des Eisens, von Winter-Günther **35.** Bd. 29 S. 148.
— Untersuchungen über den Rundfunk, von Prof. Dr. Kiebitz, Abteilungsdirigent **31.** Beil. (Funk-Bastler) 401.
— Urheberschutzfristen und Senderecht, von Opet **12b.** 141.
— Funktelegraphische Verbindung Madrid–Argentinien **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 27.
— Die Verwendung alter Luft-Drehkondensatoren, von Baumbach **21.** 1867.
— Die Verwendung von Fernsprechleitungen für Rundfunkübertragungen, von Dr. Lapkamp **31.** Beil. (Funk-Bastler) 425.
— Verzerrungen durch Elektronenröhren bei Verstärkern, von Forstmann **31.** Beil. (Funk-Bastler) 436.
— Der Vorteil von Doppelröhren und ihre Schaltungen, von Dr. Noack **31.** Beil. (Funk-Bastler) 374.
— Ultrakurze Wellen und Zweifachröhren, von Nestel **31.** Beil. (Funk-Bastler) 410.
— Weltrundfunkverein, Jahresversammlung in Lausanne **70.** Beil. (Funk-Praxis) 327.
— Falsche Werte der Drosselspulen in Netzanschlußgeräten, von Dipl.-Ing. Wallach **31.** Beil. (Funk-Bastler) 540.
— Widerstandsempfänger und -verstärker für Entnahme der Anodenspannung aus dem Lichtnetz, von Forstmann **31.** Beil. (Funk-Bastler) 461.
— Widerstandsverstärker, über den ..., von Weichart **31.** Beil. (Funk-Bastler) 393.
— Widerstandsverstärker, zur Theorie des ..., von Dänzer **35.** Bd. 30 S. 26.
— Zieherscheinungen beim Lichtbogensender, von Winkler **35.** Bd. 30 S. 1.

Allgemeines. Ein plastischer Zwillingslautsprecher, von Popp **31.** Beil. (Funk-Bastler) 476.
Deutschland. Amateur-Sendegenehmigung, Vorschläge zur Ausgestaltung der ..., von Dipl.-Ing. Mertz **21.** 2477.
— Antennenanlage, zur ... über fremde Grundstücke ist die Zustimmung des Grundstückseigentümers erforderlich (Entsch. des LG Frankfurt [Main] vom 27. Januar 1927) **16.** 892.
— Der Ausbau des deutschen Sendernetzes **31.** 235, **23.** 532.
— Bau zweier Funkempfangsanlagen auf Grund einer einzigen Rundfunkverleihung (§ 1 der Funkverordnung vom 8. März 1924, § 8 der Rundfunkbekanntmachung vom 24. August 1925), Entsch. des Preuß. KG vom 6. September 1926 **10.** 171.
— Ein Empfangsgerät für 6000 Funkhörer. Eine Massen-Rundfunk-Vermittlungsanlage in Darmstadt **31.** 251, **75.** 318, **23.** 592, **70.** Beil. (Funk-Praxis) 517.
— Flugfunkstellen, Genehmigungsbedingungen für... **33.** 1356.
— Funkanlagen für die See- und Landflugsicherung **33.** 1063.
— Die Große Deutsche Funkausstellung 1927 **21.** 2701, **71.** 273.
— Der deutsche Hochseerundfunk **71.** 176.
— Holzfunktürme für den Münchener Rundfunksender **27.** 1121.
— Reichspost und Reichs-Rundfunk-Gesellschaft auf der Großen Deutschen Funkausstellung **21.** 2539.
— Richtfunkbeobachtungen der Rundfunkteilnehmer, von Dr. Kiebitz, Abteilungsdirigent **21.** 2337.
— Rundfunk als staatspolitischer Faktor **21.** 2609.
— Rundfunk ist Luxus, von Dr. Pincus, Rechtsanwalt **31.** 231.
— Rundfunkanlagen auf Schiffen in deutschen Hoheitsgewässern, von Stier, Postdirektor **14.** 194.
— Das deutsche Rundfunkwesen, von Thurn, Oberpostrat **69.** Jahrg. 8 Nr. 45/46 S. 7.
— Strafbarkeit des Rundfunkteilnehmers, zur Frage der ..., der nach Erlöschen seiner Rundfunkgenehmigung die Anlage nicht mehr benutzt, aber nicht beseitigt (§ 19 der Rundfunkbekanntmachung vom 24. August 1925, §§ 1, 2 der Verordnung zum Schutze des Funkverkehrs vom 8. März 1924), Entsch. des hanseatischen OLG Hamburg vom 14. März 1927 **10.** 172.
— Ein Überqueren der Straße durch eine Antenne muß von der Stadtbehörde geduldet werden (Entsch. des AG Düsseldorf vom 21. Februar 1927) **70.** Beil. (Funk-Praxis) 295.
— Zusammenarbeit von Urhebern und Sendestellen, einige Gedanken über die ..., von Dr. Smoschewer, Landgerichtsrat **12b.** 136.
Belgien. Gründung einer »Nationalen Rundfunkgesellschaft« beabsichtigt, an der sich die Regierung beteiligen soll **75.** 269.
Dänemark. Die Radiophonie in Dänemark mit besonderer Rücksicht auf die Stellung der schaffenden und vortragenden Künstler, von Zahle, Rechtsanwalt **12b.** 143.
— Die funkmäßige Wiedergabe eines Orchesterwerks ist ohne Zustimmung des mitwirkenden Orchestermitglieds zulässig. Das Orchestermitglied hat hierbei keinen Anspruch auf Sonderhonorar (Entsch. des Obersten Gerichtshofs Kopenhagen vom 12. April 1927) **12b.** 146.
Danzig. Ein Jahr Danziger Rundfunk **21.** 2625.
England. Rundfunk in England **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 27, **75.** 299.
Frankreich. Geringe Ausbreitung des Rundfunks auf dem Lande **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 22.
— Erweiterung des Rundfunknetzes **23.** 467, **75.** 299.
Italien. Rundfunksender **75.** 370.
Österreich. Zugrundfunk **14.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 27.
Polen. Rundfunk in Polen, von Haesner **21.** 2697.
Rußland. Organisation und Entwicklung des Rundfunks in Rußland **21.** 2613.
Türkei. Ausdehnung des Rundfunks **23.** 467, **75.** 269.
Amerika. Vereinigte Staaten von Amerika. Rundfunk **75.** 300.
— — Rundfunk auf Drahtleitungen **23.** 467.
Asien. Japan. Gesetz, betr. die funktelegraphische Ausrüstung von Handelsschiffen **33.** 1550.

Gerichtliche Entscheidung.

Aus dem Telegraphen- und Fernsprechrecht.

Rechtslage beim Zusammentreffen eines Rundfunkluftleiters mit einer Starkstromanlage (§ 12 des Telegraphengesetzes [TG] vom $\frac{\text{6. April 1892 — RGBl S. 467}}{\text{7. März 1908 — RGBl S. 79}}$).

— AG Bingen vom 12./26. April 1927, C 28. 27 —

Die Firma G. hatte auf ihrem Grundstück einen Hochluftleiter für Rundfunkzwecke angelegt. Ein nicht isolierter Draht der Luftleiteranlage führte oberhalb einer auf dem Grundstück befindlichen Niederspannungsanlage eines Kraftwerkes hinweg. Das Kraftwerk verlangte Beseitigung des nicht isolierten Luftleiterdrahts und ließ, da die Firma G. dies nicht tat, den Draht eigenmächtig durch eigenes Personal entfernen und verlangte im Klagewege von G. die Kosten dieser Beseitigung. Die Klage des Kraftwerkes ist abgewiesen worden. Aus den Gründen:

»Der Rechtsstandpunkt der Klägerin (Kraftwerk) ist unhaltbar. Der § 12 TG kann keine Anwendung finden. Das Telegraphengesetz will Telegraphenleitungen schützen, worunter auch Telephonleitungen und Antennen für Funktelegraphie und Radioempfangsapparate fallen und schreibt im § 12 vor, daß elektrische Anlagen so ausgeführt werden müssen, daß der Betrieb der Telegraphen- oder Radioanlage nicht beeinträchtigt wird. Dies ist der Sinn des Gesetzes, das nicht etwa eine gewöhnliche elektrische Anlage vor dem Telegraphendraht schützen will, denn dieser hat den Vorrang vor jeder gewöhnlichen elektrischen Leitung und vor jeder späteren Telegraphenleitung. Nicht aber gilt der § 12 allgemein für jede elektrische Leitungsanlage, d. h. zu deren Schutz. Hierfür gibt es kein Reichsgesetz..... Die Bestimmungen des Elektrotechnischen Verbandes haben keine Gesetzeskraft; zudem heißt es in dem § 10 dieser Bestimmungen, daß derartige Kreuzungen »möglichst zu vermeiden« seien; verboten sind sie also nicht. Auf die Frage der Isolierung kommt es nicht an.

Es fehlt daher der Klägerin (Kraftwerk) jegliche Handhabe zu ihrem Vorgehen; sie war nicht berechtigt, die Antenne zu entfernen oder von dem Rundfunkteilnehmer, der die Antenne benutzte, die Entfernung zu verlangen. Sie hätte allenfalls nur dann irgendwelche Rechte, wenn durch Reißen der Antenne die elektrische Leitung gestört würde, und zwar nach Maßgabe des bürgerlichen Rechts.

Es mag dahingestellt bleiben, ob die Klägerin gemäß § 904 BGB gegen die Antenne Maßnahmen ergreifen konnte, wenn sie ihre Leitungen für gefährdet hielt, denn es erscheint fraglich, ob das mögliche Reißen der Antenne eine »gegenwärtige« Gefahr darstellt. Aber selbst im Fall des § 904 BGB wäre die Klägerin schadensersatzpflichtig, keineswegs aber umgekehrt.«[1])

[1]) Das Urteil des AG ist im Ergebnis richtig. Der Begründung dagegen kann nicht in allen Punkten beigetreten werden. Die Erwägungen, mit denen das Gericht den § 12 TG ablehnt, gehen fehl. Der § 12 TG regelt nicht nur das Verhältnis von Telegraphenanlagen zu Starkstromanlagen, sondern über den anfangs geplanten Rahmen hinaus allgemein Störungen mehrerer »elektrischer Anlagen«, wobei freilich zweifelhaft ist, ob nicht doch mindestens eine dieser Anlagen eine Telegraphenanlage sein muß. Unrichtig ist die Annahme des AG, daß der § 12 TG nur Telegraphenanlagen schütze. Der § 12 TG gilt auch dann, wenn eine Telegraphenanlage eine andere elektrische Anlage störend beeinflußt. Derartige Fälle können durchaus vorkommen. Man darf nur eben nicht lediglich an Störungen durch einen »Telegraphendraht« denken (vgl. hierüber Neugebauer, Funkrecht 2. Aufl. S. 77, 78). Der Ausgangspunkt des Urteils ist somit nicht richtig. Dagegen kann sich das Kraftwerk im vorliegenden Fall aus einem anderen Grunde nicht auf den § 12 TG stützen. Es fehlt nämlich einmal an einer »störenden Beeinflussung« der Niederspannungsleitung durch die Antennenanlage. Irgendeine Einwirkung der Antennenanlage auf die Starkstromanlage ist nicht zu ersehen; die bloße Gefahr, daß beim Reißen des Antennendrahts die Niederspannungsleitung berührt werden könnte, ist noch keine störende Beeinflussung; es ist nicht festgestellt worden, daß eine solche Gefahr in absehbare Nähe gerückt war. Sodann verbietet der § 10 der VDE-Vorschriften nicht die vom verklagten Rundfunkteilnehmer gewählte Ausführungsart. Diese Bestimmung hat zwar keine Gesetzeskraft, sie legt aber das Maß der »Möglichkeit der Ausführung« (§ 12 TG) für die spätere Antennenanlage fest. Selbst wenn aber die sachlichen Voraussetzungen des § 12 TG vorgelegen hätten, hätte dies doch niemals der vorhandenen Anlage (Starkstromanlage) das Recht gegeben, selbständig und eigenmächtig die fremde spätere Anlage (Antennendraht) zu verändern oder zu beseitigen. Das Kraftwerk hätte in diesem Falle nur das Recht gehabt, vom Unternehmer der anderen Anlage Beseitigung zu verlangen und im Weigerungsfalle ihn hierauf zu verklagen. Zur eigenmächtigen Veränderung oder Beseitigung fremder Anlagen gibt § 12 TG kein Recht. Der Fall des Notstandes (§ 904 BGB) lag nicht vor, wie das AG richtig ausführt. Im übrigen hat derjenige, der auf Grund dieser Notstandsvorschrift fremdes Eigentum beschädigt oder verändert, dem Anderen vollen Ersatz zu leisten, nicht aber kann er selbst noch Ersatz vom Eigentümer der fremden Sache fordern.

Ministerialrat Dr. Neugebauer.

Reichsdruckerei, Berlin.
7897. 27. III.

ERR

Archiv für Post und Telegraphie

Herausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Erscheint monatlich einmal. Vierteljähriger Bezugspreis 0,30 Reichsmark.
Zu beziehen durch die Post, Einzelnummern durch den Verlag: Postzeitungsamt, Berlin W.

Nr. 11 — Berlin, November — 1927

Inhalt: Kabeltelegraphie und Meereskunde, S. 285. — Das erste Heizkraftwerk der Deutschen Reichspost, S. 293. — Geschichte der preußisch-deutschen Bahnpost, S. 297. — Die erste Telegraphenlinie in Deutschland, S. 302. — Schriftwerke: Heurgren, Paul Gerhard, Tabellarius. Revue historique internationale des postes, S. 303. — Gerichtliche Entscheidungen: Aus dem Telegraphen- und Fernsprechrecht, S. 304. — Aus anderen Rechtsgebieten, S. 305.

UNIVERSITY OF ILLINOIS

Kabeltelegraphie und Meereskunde.

Von Dr. P. Theobald Hoffmann, Augsburg

Ein gewaltiges Netz unterseeischer Nachrichtenwege durchzieht heute die Ozeane der Erde, und blitzartig durcheilt der elektrische Funke sicher die weiten Wasserräume, um Völker und Kontinente miteinander zu verbinden, die von der Natur tausende von Kilometern auseinandergerückt sind. Für den Staatsmann ebenso wie für den Handelsherrn ist der Überseetelegraph ein fast unentbehrlicher Nachrichtenweg geworden. Darum haben sich auch Politiker und Volkswirtschaftler gar bald mit dem Kabelnetz befaßt und haben seine volkswirtschaftliche und politisch-strategische Bedeutung im einzelnen dargelegt. Als ich daher vor drei Jahren im geographischen Seminar der Universität München ein Referat über das Weltkabelnetz übernahm, dachte ich keineswegs daran, die hier bereits vorhandene Literatur um eine weitere Arbeit zu vermehren. Erst ein eingehendes Studium derselben brachte mich zu der Überzeugung, daß diesen mit Guttapercha isolierten Kupferfäden auf dem Meeresgrunde eine noch viel weitergehende Bedeutung zukomme, als dies allgemein bekannt, und daß es darum von allgemeinem Interesse sein dürfte, die hier bestehende Lücke auszufüllen. Ganz vernachlässigt, ja meist kaum erwähnt, war nämlich in der vorhandenen Kabelliteratur die Frage nach der Bedeutung der Seekabel für die Erforschung der Meere. Und doch ergab sich, daß kaum ein Unternehmen des letzten Jahrhunderts in dieser Hinsicht so weitgehende, für das gesamte Volksleben wichtige Folgerungen gezeitigt hat als gerade der Bau der Überseekabel. Diese geographische und speziell ozeanographische Seite des Kabelnetzes der Erde herauszuarbeiten, die Beziehungen zwischen Kabeltelegraphie und Meereskunde aufzuzeigen, soll der Gegenstand der folgenden Ausführungen sein.

Wohl gab es schon eine Kunde vom Meere, als in den fünfziger Jahren des verflossenen Jahrhunderts zuerst der Gedanke eines überseeischen Kabels auftauchte; aber bis dahin hatte sich diese auf die Horizontale beschränkt. Man war zufrieden, wenn man wenigstens die Umrisse der einzelnen Länder und ihre gegenseitige Lage zueinander festgelegt hatte, wenn man in großen Zügen die oberflächlichen Zirkulationen der ozeanischen Ströme und die großen Windsysteme, die darüber in der Lufthülle herrschen, kannte; aber in die Tiefe hatte sich die Meereskunde der damaligen Zeit noch nicht gewagt — von ganz vereinzelten Ausnahmen, die noch zu erwähnen sein werden, abgesehen. Hören wir, wie Richthofen darüber urteilt[1]): »Für die praktischen Zwecke des Menschen erschien unter den Elementen, welche die Gestalt der Ozeane bestimmen, die Kenntnis der Ausdehnung in der Horizontalen ausreichend, denn er ist ja in seinen Bewegungen auf die Oberfläche des Wassers beschränkt. Mit der Kunde der Gegengestade ausgerüstet und an der Hand von Karten, welche deren Umrißlinien bis in die letzten Einzelheiten zur Darstellung bringen, konnte der Seefahrer ausziehen und von jeder Küste alle anderen erreichen. Das genügte ihm. Die Tiefen kamen nur dort in Betracht, wo sie durch zu geringen Betrag der Schiffahrt Schwierigkeiten bereiteten. Die allgemeine Ausdehnung ihrer Ausmessung hatte anscheinend rein theoretischen Wert. Dennoch haben einsichtige Seefahrer, vom Wunsche getrieben, an Stelle der »Unergründlichkeit« der Ozeane gesicherte Werte zu setzen, oftmals das Senkblei hinabgelassen. Da aber seine Zuverlässigkeit in größeren Tiefen versagte, blieb die Kenntnis der Formen des Meeresbodens unvollkommen, und es herrschten darüber Vorstellungen, die sich später als irrig erwiesen haben. Ein praktisches Bedürfnis kam dem Wissenstrieb entgegen, als um die Mitte des 19. Jahrhunderts der kühne Plan, die Kontinente durch unterseeische Kabel zu verbinden, die Festlegung des Bodenprofils zwischen den Endpunkten gebieterisch forderte. Bald waren genaue Methoden eingeführt. An die erste Linie kristallisierte rasch ein Netz weiterer an, und heute ist die Arbeit so weit vollendet, daß uns der Ozean als die Wasserausfüllung zusammenhängender Hohlformen an der Oberfläche des Planeten gilt, deren Bodengestalt wir im allgemeinen kennen.« Das unbestreitbare Verdienst, diese flächenhafte Betrachtung der Ozeane in eine räumliche, auch in die Tiefe gehende, angebahnt zu haben, durch die allein uns das wahre Bild ozeanischen Lebens erst erschlossen werden konnte, dieses Verdienst gebührt danach also der Kabeltelegraphie und im besonderen jenen Männern, die an ihrer Wiege standen. Für sie waren es Fragen von vitalstem Interesse, wie tief sind die großen Wasserbecken unseres Planeten, zunächst das des atlantischen Ozeans, und wie ist dieses untermeerische Antlitz

[1]) Richthofen, Das Meer und die Kunde vom Meer, Berlin 1904, S. 9.

unserer Erde beschaffen. Ist es ein einziger großer Trog, oder gibt es auch da Berge und Täler; sind die Böden felsig oder weich oder überwiegen sandige Bildungen; herrscht in der unbekannten Tiefe Ruhe oder Bewegung, und wie verteilen sich all diese Momente im Raume? Ein gewaltiger Komplex von Fragen war es, der nunmehr plötzlich aufgeworfen wurde. Denn von all dem hing ja die Möglichkeit oder Unmöglichkeit ab, Kabel dem Meere anzuvertrauen. Ist es doch nicht gleichgültig, welche Verhältnisse diese unterseeischen Sprachrohre der Menschen unter ihrem blauen Wellenkleide vorfinden. »Kabel, die ohne genügende Untersuchung des Meeresbodens verlegt wurden, verschlangen Unsummen von Reparaturen und mußten schließlich doch aufgegeben werden[2].« Die Geschichte der Kabeltelegraphie bietet hierfür Beispiele genug. Gewiß haben Handel und Politik die großen Züge unserer Kabellinien vorgezeichnet. Im einzelnen aber ist die Linienführung mehr als vielfach angenommen von physisch-geographischen Faktoren beeinflußt. Heiderich hat vielleicht recht, wenn er sagt: »Der Telegraphenverkehr auf dem Festlande ist in höherem Maße von der Geographie der Örtlichkeit unabhängig als der unterseeische[3].« So fragen wir uns also zunächst, wie standen die Dinge zu Beginn der Kabelgeschichte und wie hat sich die Kunde vom Meere unter dem Einfluß des Seetelegraphen dann weiterentwickelt?

1. Unser Wissen vom Meere vor 1854, vor Beginn der Kabelperiode.

Als ich in meiner Arbeit »Das Kabelnetz der Erde[4]«, die einen geschichtlichen Überblick über das Werden und Wachsen dieser untermeerischen Schnellnachrichtenwege gibt, von dem erstmaligen Vorschlag Morses sprach, den Ozean durch ein Kabel zu überbrücken, habe ich seinen Plan als einen »damals noch ungeheuerlichen« bezeichnet. Und das mit vollem Recht! Nicht nur, weil das neue Nachrichtenmittel selbst erst in den Anfängen steckte und man bisher auf so lange Strecken überhaupt noch nicht telegraphiert hatte, sondern vor allem darum, weil über die Tiefen des nassen Elementes, dem die kostbaren Leitungen anvertraut werden sollten und über die dortigen Verhältnissen eben noch so gut wie nichts bekannt war. Sie waren noch so sagenhaft umwoben wie zu Zeiten, da Phönizier und Karthager, Griechen und Römer ihre »Weltmeere« befuhren. Vereinzelte Angaben über die Tiefen der Meere finden sich allerdings auch schon bei ihnen. Und sicherlich war den großen Seevölkern des Altertums auch hier manches bekannt, was uns heute nicht mehr überliefert ist. Aber diese wenigen Kenntnisse gingen dann wieder verloren, so daß noch Alexander von Humbold in seinem »Kosmos« den Satz niederschreiben mußte: »Die Tiefe des Ozeans ist uns unbekannt[5].«

Bei Aristoteles finden sich die ersten Angaben über Tiefenmessungen. Er stellte fest, daß das Schwarze Meer Strudel habe, so tief, daß das Senkblei niemals den Grund erreiche, daß das Schwarze Meer tiefer sei als das Asowsche Meer und daß das Thyrrhenische und Sardinische Meer tiefer ist als alle anderen[6]). Polybius nimmt für den größten Teil des Asowschen Meeres Tiefen von 5 bis 7 Klafter an. Posidonius berichtet uns, daß im Meer um Sardinien Tiefen bis zu 1 000 Klafter gelotet wurden, die größte Tiefe welche in diesem ersten und längsten Zeitabschnitt überhaupt gefunden wurde. Es liegt hier der erste Bericht einer wirklichen »Tiefseelotung« der Alten vor uns, und es wäre interessant, wenn der Schreiber uns einige Angaben gemacht hätte über die Methode, welche die Alten dabei angewandt hatten. So aber ist uns nur das Ergebnis bekannt geworden. Bei Böttger fand ich allerdings die Bemerkung[7]): »die Tiefe des Meeres wurde von den Alten mit Hilfe des Senkbleies hie und da gemessen (καταπειρατήριον, καθετος, μόλιβδος, βολίς) und einer Art Taucherglocke, die man gewöhnlich anwandte, nachdem das Meer durch aufgegossenes Öl beruhigt war.« Es verstreichen nun aber wieder Jahrhunderte, bis dann Plutarch weitere Angaben über Tiefseemessungen macht. Er sagt, die Geometer seiner Zeit glaubten, daß kein Berg 10 Stadien in der Höhe und kein Meer 10 Stadien in der Tiefe überschreite. Wir begegnen hier zum erstenmal der Anschauung, daß alles Land, das sich über das Meer erhebt, in dieses gebracht, die Hohlformen desselben gerade wieder ausfüllen müsse. Nach unseren heutigen Kenntnissen hingegen stehen 1 372 Millionen cbkm Meeresraum nur 123 Millionen cbkm Landraum gegenüber (bei 825 m mittlerer Landhöhe und 3 800 m mittlerer Meerestiefe sowie einer Oberfläche des Landes von 149 Millionen qkm, des Meeres von 361 Millionen qkm); das Verhältnis ist also wie 11 : 1. Cleomedes bemerkt gegenüber denen, welche die Kugelgestalt der Erde anzweifeln, daß dieser nicht die Erhebungen der Berge und die Eintiefungen der Meeresbecken widersprächen, und gibt dann die Höhen und Tiefen zu 15 Stadien an.

Die Dokumente des Mittelalters über Tiefenmessungen sind ganz unbestimmt. Die Ansicht der Seeleute, daß die größten Tiefen der Meere in der Nähe der steilsten Küsten gelegen seien, scheint sehr alt und zum Teil wenigstens auf schon bekannte Tatsachen begründet zu sein. Unsere heutige Erfahrung hat dem recht gegeben. Ibn Kaldun schrieb im 14. Jahrhundert in seiner berühmten »Geschichte der Berbern«, daß die höchsten Berge unserer Erde nahe am Meere liegen, es also als eine Anordnung der Vorsehung betrachtet werden müsse, um so das Eindringen des Meeres zu verhindern. Daß aber auch diese Zeit gar nicht so unfruchtbar war, wie sie so gerne hingestellt zu werden pflegt, geht schon daraus hervor, daß der Gedanke eines Abwurflotes, der 1854 zur völligen Umgestaltung der bisherigen Kenntnisse führte, hier zum erstenmal auftaucht. Von dem gelehrten Kardinal Nikolaus Cusanus (geb. in Cues a. d. Mosel), berichtet uns die Geschichte, daß er solch ein Tiefseelot angegeben habe. An einer Hohlkugel wurde ein Gewicht mittels eines Hakens befestigt. Dieses Gewicht sollte dazu dienen, die Kugel mit einer gewissen Geschwindigkeit auf den Boden des Meeres hinabzuziehen. Bei der Grundberührung sollte das Gewicht sich lösen und nun die Kugel infolge ihres Auftriebes allein wieder emporkommen. Die Tiefe hätte dann nach der verstrichenen Zeit geschätzt werden können, die zwischen Unter- und Wiederauftauchen lag[8]). Dieser Apparat wurde später von Püchler, Alberti und Hooke erprobt. Aber die auf diesem Prinzip hergestellten Vorrichtungen entsprachen doch nicht den Anforderungen der Tiefseelotung. Vielleicht aber gaben Brooke diese Versuche

[2]) Hassert, Allgemeine Verkehrsgeographie, Berlin 1913, S. 32.
[3]) Heiderich-Sieger, Geographie des Welthandels IV, Wien 1921, S. 578.
[4]) Erschienen in den »Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft in München«, Bd. XX, Heft 2, 1927.
[5]) Nach der Meereskunde 1920, Heft 10/11, S. 2.
[6]) Nach »Report on the Scientific Results of the Voyage of H. M. S. Challenger 1873/76«.
[7]) Böttger, Das Mittelmeer, Leipzig 1859, S. 102.
[8]) Eine nähere Beschreibung findet sich bei Poggendorf »Geschichte der Physik«, S. 116.

die Anregung zu seiner dann so bedeutungsvoll gewordenen Erfindung. Jedenfalls dürfte es nicht ohne weiteres von der Hand zu weisen sein, und Murray scheint denn auch dieser Ansicht zu sein, weil er bei Erwähnung des Abwurflotes von Brooke es als »Anwendung der Idee von Cusanus« bezeichnet. Das Zeitalter der Entdeckung verhalf der Lehre von der Kugelgestalt der Erde zum endgültigen Siege und gab dem Forschungstriebe neue, ungeahnte Meeres- und Landräume. Magellan war der erste, der auf seiner Fahrt durch den pazifischen Ozean versuchte, hier im Stillen Ozean Lotungen vorzunehmen. Da seine Leute jedoch nur Lotleinen von 100 und 200 Klafter in der Länge hatten, so erreichten sie natürlich damit den Boden nicht. Daraus zogen die kühnen Seefahrer den uns heute naiv anmutenden Schluß, daß hier zwischen den Koralleninseln von St. Paul und Los Tiburones die tiefste Stelle des Ozeans liege. Im allgemeinen aber haben in der Folgezeit, trotzdem die Erscheinungen der Oberfläche der Ozeane eifrig studiert wurden, die Verhältnisse der ozeanischen Tiefen Seeleute wie Gelehrte ziemlich wenig beschäftigt.

In der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts überblickt Pater Athanasius Kircher die Lehren seiner Zeit über die Tiefen des Meeres. Er sagt in seinem mundus subterraneus S. 97: »In derselben Weise, wie die höchsten Berge in der Mitte des Landes gruppiert sind, so dürften auch die größten Tiefen des Meeres in der Mitte der Ozeane gefunden werden. Nahe bei den Küsten mit nur geringen Erhebungen werden die Tiefen allmählich ansteigen gegen das feste Land zu. Wenn die Küsten von hohen Felsen umgeben sind, dann findet man größere Tiefen. Das ist erprobt durch die Erfahrungen an den Küsten von Norwegen, Island und Flandern.« Die letztere Beobachtung ist ganz richtig, daß an Flachküsten sich auch der Meeresboden allmählich erst absenkt, an Steilküsten dagegen rasch zu großen Tiefen abfällt. Die erste Bemerkung dagegen, daß die größten Höhen und Tiefen in der Mitte jeweils der Länder und Meere gelegen seien, bedeutet einen Rückschritt gegenüber der schon viel früher bekannten Tatsache, daß die größten Tiefen meist den Rändern der Kontinente, die auch die höchsten Erhebungen tragen, vorgelagert sind. Etwas später trat dann Varenius der vielfach geglaubten Ansicht entgegen, daß das Meer unendlich tief sei, oder daß es von der einen Seite des Erdkörpers bis zur anderen hindurchreiche. Er führt aus, daß es bei der in sich selbst abgeschlossenen Einheit unseres Erdkörpers doch unmöglich sei, die Tiefe des Meeres als unendlich anzunehmen. Außerdem aber sei es auch nicht möglich, daß das Meer von der einen Seite des Erdkörpers durch seine Mitte hindurch bis zur entgegengesetzten Seite reiche. Denn das Land ist schwerer als das Wasser; wenn daher wirklich einmal die Erdteile durch dazwischentretende Wasser getrennt gewesen wären, dann müßten sie sich bald wieder vereinigt haben[9]).

Um die Mitte des 18. Jahrhunderts wurde erstmals der Versuch gemacht, den Grund des Meeres durch Isobathen darzustellen. Philipp Buache war es, der 1737 in seinen Essai de Géographice physique solch eine Meereskarte für das Gebiet zwischen Afrika und Amerika herausgab. Er wollte durch seine Kurven zeigen, daß gewisse Erhebungen des Meeresbodens der Orographie des benachbarten Landes entsprächen. Er hat aber in durchaus phantastischer Weise, ohne, wie aus dem Vorausgehenden schon ersichtlich sein dürfte, hierfür die nötigen Grundlagen zu haben, seine Karte gezeichnet und einfach Gebirge angenommen, die gar nicht vorhanden sind[10]). Die folgenden Jahre brachten wiederum meist erfolglose Versuche, die Ozeantiefen zu erloten. Hier seien erwähnt Kapitän Ellis (1749), Lord Mulgrave (1773) und Scoresby (1817). Lord Mulgrave (Kapitän Phipps) war nach Krümmel der erste, dem eine eigentliche Tiefseelotung glückte, bei der zugleich eine Grundprobe von blauem Ton gewonnen wurde[11]). Noch glücklicher war im Jahre 1818 John Roß. Er hat auf seiner ersten arktischen Expedition in der Baffinsbay nicht nur die Tiefen richtig erlotet und 6 Pfund Schlamm aus 1 920 m Tiefe emporgebracht, sondern mit diesem auch in der Gestalt von Würmern und anderen Tieren Zeugnisse für das Tierleben am Meeresboden. Damit war Perons (1805) Annahme widerlegt, daß der Boden des Meeres mit Eis bedeckt und so jedes Leben dort unten unmöglich sei[12]). Aber trotz dieser Erfolge und der weiteren von Eduard Forbes, der 1838 den wichtigen Fangapparat der Dredsche erfunden und mit ihrer Hilfe bereits einen klareren Einblick in die Verbreitung der Meeresorganismen hatte gewinnen können, und obgleich James Clark Roß auf der britischen antarktischen Expedition auf »Erebus« und »Terror« (1839—43) nach erfolglosen Versuchen mit der gewöhnlichen Lotleine eine solche von 3 600 Klafter Länge herabließ und damit im südlichen atlantischen Ozean einmal eine Tiefe von 4 435 m und ein andermal eine solche von 4 895 m erlotete, galt es auch damals noch als sicher, daß »die großen Tiefen stille, tote Räume sind, die jeglichen tierischen Lebens entbehren«[13]).

Ebenso wirr und unklar wie die Vorstellungen über die Tiefe der Meere waren damals eben auch die Ansichten über die Beschaffenheit des Meeresbodens und die Zustände in der Tiefe. Doch auch hierüber hätte sich schon manch gute Bemerkung bei den Alten gefunden. Plato nimmt in seiner »Mythe der Atlantis« an, daß im äußeren Meer, unserem heutigen Atlantischen Ozean, ein großes Landgebiet innerhalb 24 Stunden im Wasser versunken sei. Seitdem habe dieses Meer aufgehört, schiffbar zu sein, da seine Wasser durch die Abspülung des eingesunkenen Landes lehmig und mit Ton beladen seien. Diese sagenhafte »Atlantis« hat aber wohl nie existiert. Auf Grund ihrer geologischen Beschaffenheit könnten höchstens die drei Inselgruppen: Madeira, Kanaren und Kap Verden als Reststücke eines früheren Kontinents aufgefaßt werden. Da es jedoch mehr als zweifelhaft ist, ob zu Menschenzeiten dieses Festland noch bestanden hat, sind neuere Forscher zu der Ansicht gekommen, »Atlantis« sei überhaupt keine Insel im Meer, sondern identisch mit dem an der Mündung des Guadalquivier gelegenen Tartessos, das um 500 vor Christus durch eine Katastrophe plötzlich verschwand[14]).

[9]) Nach der Meereskunde 1920, Heft 10/11, S. 1.

[10]) Schott, Geographie des Atlantischen Ozeans, Hamburg 1926, S. 27; vgl. dazu auch Krümmel, Handbuch der Ozeanographie, Stuttgart 1907, S. 96.

[11]) Krümmel, Handbuch der Ozeanographie, Stuttgart 1907, S. 70.

[12]) Meisenheimer, Tiefseefauna: im Handwörterbuch der Naturwissenschaften IX, S. 1174.

[13]) Meisenheimer, Tiefseefauna: im Handwörterbuch der Naturwissenschaften IX, S. 1174.

[14]) Schott, Geographie des Atlantischen Ozeans, S. 75. Nach Schulten ist Tartessos 530 v. Chr. von den Karthagern erobert und damit für die griechische Welt unzugänglich geworden. Neueste Arbeiten von Paul Borchardt legen überzeugend dar, daß unter »Atlantis«, dem »Meer der Atalanten« Platos, der Schott Djerid »Bahr Atala«, der im Buche der Jubiläen genannt wird, zu verstehen ist. Dieser Schott ist durch ein Erdbeben um 1250 v. Chr. ausgelaufen und unbefahrbar geworden. Atlantis ist also das heutige kleinafrikanische Gebiet. Näheres darüber in »Petermanns Geographischen Mitteilungen« 1927, S. 19, und in der »Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin« 1927, S. 197.

Eine ähnliche Bemerkung wie bei Plato ist auch zu finden bei Skylax von Koryanda, der in seinem »Periplus I« zusammenfassend schrieb: »Jenseits der Säulen des Herkules gibt es viele karthagische Handelsstätte, viel lehmiges Wasser, hohe Wogen und offene Meere.« Aristoteles, dem wir sonst manch richtige Beobachtung über das Meer und seine Lebewesen verdanken, bringt hier keine neuen Gesichtspunkte. Strabo dagegen hat den Vorgang der Sedimentation im Meere schon ganz richtig erkannt. Es spricht zunächst von der gewaltigen erosiven Kraft der Flüsse auf der Erdoberfläche und sagt dann, daß diese Schuttmassen, die ins Meer hinausbefördert werden, nicht erst in großen Entfernungen vom Lande abgelagert werden. Das suspendierte Material wird vielmehr nach seiner Ansicht durch die Bewegungen des Meereswassers aufgehalten, während wir heute darin neben rein physikalischen Faktoren vor allem das Walten chemischer Kräfte sehen. Die Küstengegenden sind daher nach ihm reich beladen mit sedimentärem Material, wo auch die größten Veränderungen Platz greifen. Das Bett des Ozeans wird dagegen nicht so rasch ausgefüllt, als man auf den ersten Blick meinen könnte. Daß aber doch auch terrigene Stoffe oft weit in die See hinausgelangen können, davon spricht zu Beginn unserer Zeitrechnung Seneka, der römische Philosoph. Für gewöhnlich wird nach ihm das suspendierte Material an der Küste in den Flußdeltas abgelagert. Aber dennoch können die Mineralteilchen oft in beträchtlicher Entfernung vom Lande im Meere erst abgesetzt werden. Außerdem deutet er schon an, daß alle Wasser, besonders die ozeanischen, die Kraft besitzen, sich selbst von all ihren verunreinigenden Beimengungen zu säubern; ein Vorgang, den wir heute als »Ausflockung« bezeichnen und für den wir an erster Stelle die Elektrolyte des Meerwassers verantwortlich machen.

Marsili weist zu Beginn des 18. Jahrhunderts darauf hin, daß man auf die Bodenart der Meeresbecken nicht schließen dürfe durch die Stoffe, welche die Seeleute bei ihren Lotungen zutage förderten. Sie brächten sehr selten felsigen Boden herauf, meist feines schlammiges Material, Sande, terrigene und kalkige Konkretionen und organisches Material, welches den wirklichen Grund bedecke und verberge. Durch die Tätigkeit des Wassers sei es dorthin gekommen. Gestützt auf seine Beobachtungen am Grund des Adriatischen Meeres sprach Donati (1757) den Gedanken aus, daß der Seeboden kaum von der Oberfläche des Landes verschieden sei. Daß in verschiedenen Meerestiefen verschiedene Tiere leben, schließt Soldani (1780) noch aus der Tatsache, daß die verschiedenen fossilführenden Schichten unserer Erdrinde verschiedene Fossilien führen, ein Schluß, der uns heute wirklich merkwürdig anmuten muß.

So ergibt sich auch hier in der Frage nach der Bodenbeschaffenheit und der Lebewelt der Tiefsee dieselbe Vermischung von »wahren und falschen Vorstellungen, von guten Beobachtungen und willkürlichen Annahmen«[15]) wie in der Frage nach der Tiefe der Meere. Maury hatte vollauf recht, wenn er um die Mitte des 20. Jahrhunderts in seiner »Physischen Geographie des Meeres« die Äußerung tat: »Bis in die neueste Zeit war der Seeboden des von den Schiffern sogenannten »blauen Wassers« uns fast so unbekannt wie das Innere eines Planeten unseres Systems«[16]). »Zu allen Zeiten aber hat das Meer mit seinen Mythen und Mysterien alle Völker zu interessanten Untersuchungen angeregt. Wie der Himmel bietet es fast zahllose, verschiedenartige Probleme zur angenehmen und nützlichen Betrachtung und Lösung dar, und immer noch sehnt sich der menschliche Geist, mehr von seinen Wundern zu erfahren und seine Geheimnisse zu verstehen. Die Bibel spielt oft auf sie an. Ist keines mehr zu enträtseln? Wie tief ist das Meer, wie ist sein Grund beschaffen? Könnten nicht der Scharfsinn und die Hilfsmittel unserer Zeit ein helleres Licht auf diese Fragen werfen?« So frägt sich der erste Ozeanograph des atlantischen Ozeans[17]), und dann fährt er weiter fort: »In den Tiefen des Meeres waren noch unverkündete Wunder, unerklärliche Mysterien. Den sinnenden Seemann überkommen daher, wenn er mitten auf dem Weltmeere in den stillen Busen der See hinabblickt, immer noch Gefühle, welche denen ähneln, die das Gemüt des andächtigen Astronomen erfüllen, wenn er in der Stille der Nacht die Sterne anblickt und bewundert. Desungeachtet blieben die Tiefen des Meeres so unergründet wie die Fernen des Firmaments. Fernrohre von großartigen Verhältnissen und mit gewaltiger raumdurchdringender Kraft wurden hie und da von freigebigen Gönnern der Wissenschaft aufgestellt und Versuche gemacht, mit ihnen den Himmel zu eichen und den unergründlichen Raum zu sondieren. Sollte es schwieriger sein, die Tiefen der See zu peilen, als den blauen Äther zu eichen und die Gewölbe des Himmels auszumessen? Das Resultat der astronomischen Beobachtungen, namentlich eines Herschel und Roß, war die Entdeckung, daß sich, je kräftiger die Instrumente wurden, desto mehr nebelartige Sternanhäufungen in Sterngruppen auflösten, daß andere Nebelflecke in den schwarzen Abgründen des Himmels auftauchten, welche dereinst vielleicht wieder in einzelne Sterne aufgelöst werden; daß man endlich in Fernen sah, über welche hinaus die Strahlung der glänzendsten Sonne vermöge ihrer Intensität kaum, und gewiß erst nach vielen Jahrtausenden reichen würde . . . . . War es nun nicht möglich, die See ebenso wie den Himmel zu durchforschen und ein Instrument zu finden, daß die Tiefen des Ozeans ebenso durchdringen könnte wie jene die Tiefen des Weltenraumes. Die Seeleute waren begierig, vom Meeresboden etwas zu erfahren. Wenn auch bisher fast nichts zutage gefördert und der ganze Gegenstand nur wenig aufgehellt worden war, die Versuche und Forschungen hatten das Interesse für denselben bedeutend erhöht. Schon weit größere Schwierigkeiten waren auf anderen Gebieten physikalischer Forschung überwunden worden. Die Astronomen hatten ja sogar die Volumina der entferntesten Planeten gemessen und ihre Massen abgewogen: sollte in solch einer Zeit die Tiefe des Meeres ein unlösbares Rätsel bleiben? Immer noch glich sie einem versiegelten Buche, das an mannigfacher, für den Menschen nützlicher Kenntnis überreich sein mochte. Wie aber sollte man das Siegel brechen, das aus rollenden Wogen bestand und noch dazu viel tausend Fuß dick war? Die Neugierde war immer größer geworden, aber weder der Unternehmungs- noch der Erfindungsgeist des Menschen hatten sich bis jetzt als der Aufgabe gewachsen bewährt. Es war keinem gelungen, aus einer größeren Tiefe als 300 Faden irgendwelche feste Stoffe für das Studium der Naturforscher emporzubringen, ja überhaupt nur wesentlich tiefer in die Wasserhülle unseres Planeten einzudringen[18]).«

Es war das bei den bisherigen Lotmethoden auch gar nicht anders möglich gewesen. Wie hatte man es bisher

[15]) Supan, Grundzüge der physischen Erdkunde, Leipzig 1911, S. 261.

[16]) Maury, Die physische Geographie des Meeres, übersetzt von Böttger, Leipzig 1859, S. 190.

[17]) Maury, Die physische Geographie des Meeres, S. 195.

[18]) Maury, Die physische Geographie des Meeres, S. 191 bis 193.

ngestellt? In der Schiffahrt waren bis zu jener Zeit wei verschiedene Lote im Gebrauch, die im wesentlichen ur dazu dienten, sich an die Küsten heranzuloten. Es aren dies Hanfleinen mit einem angehängten Bleigewicht. Das »Handlot« mit einem Gewicht von 4 bis 6 kg reichte is zu einer Tiefe von 90 m, das »Schwerlot« mit einem Gewicht von 12 bis 30 kg bis zu Tiefen von 500 m. Für iese Längen waren auch die Lotleinen hergestellt. Sobald as Lot den Boden berührt, tritt eine Erleichterung und amit Erschlaffung der Leine ein, welche von der Hand des Lotenden gefühlt wird. Wird dann die Leine straff genommen, so gibt die nunmehr senkrecht ausstehende Länge derselben die Tiefe des Meeres an dieser Stelle an. Daß man schon von 30 m an so schwere Lotgewichte benutzen muß, läßt die Hauptschwierigkeit gleich erkennen, welche der Erlotung des tiefen Ozeans auf diesem Wege entgegenstand. Denn schon das Einholen des schweren Lotes mit der Hand war ungemein mühsam. Welche gewaltigen Gewichte mußten dabei aber für die Tiefsee notwendig werden, wenn man das Aufschlagen des Gewichtes noch bemerken wollte! Doch als man die ersten Tiefseelotversuche machte, war man noch der festen Überzeugung, daß das Aufschlagen des Lotgewichtes dennoch bemerkbar sein oder aber, daß die Leine dann wenigstens nicht mehr ablaufen würde. Unter diesen Voraussetzungen wurde bis 1850 gelotet, und es wurden, wie schon oben bei Roß bemerkt, eigens für diesen Zweck lange Leinen hergestellt, die man mit Gewichten beschwert von einer Rolle in die Tiefe gehen ließ. Aber von einem Aufschlagen des Gewichtes am Boden war nie etwas zu spüren, und bald hatte sich die Erkenntnis durchgerungen, daß dies bei den großen Tiefen überhaupt nicht mehr möglich sein würde. Der am Meeresgrund erzeugte Ruck konnte sich nicht mehr bis oben fortpflanzen. Die Tatsache aber, daß die Leinen dennoch immer weiter abliefen, ja sogar, wenn man sie abbremste, zerrissen[19]), wies unzweifelhaft auf Wasserströmungen hin, die unter der Oberfläche des Meeres zirkulieren mußten, möglicherweise mit wechselnden Richtungen in mehrfacher Folge untereinander. Durch sie wurde die Leine dann in weitem Bogen ausgezogen, so daß sie überhaupt nie in die Gerade kam. So legten also diese ersten Tiefseelotversuche gerade in ihren Mißerfolgen bereits den Keim zu unserer heutigen Auffassung ozeanischer Zirkulation. Immer neue Versuche wurden angestellt, aber immer wieder die alten Fehler gemacht. »Man ersann die sinnreichsten und feinsten Apparate, um endlich auf die oft aufgeworfene Frage aus der unergründlichen, schweigenden Tiefe Antwort zu erhalten. Man ließ starke Pulverladungen im tiefen Meere bei gänzlicher Windstille explodieren und lauschte auf den Widerhall vom Grunde; hätte man ein solches Echo gehört, so war aus der inzwischen verflossenen Zeit und der Geschwindigkeit des Schalles im Wasser (viermal so groß als in Luft) die Tiefe leicht zu berechnen. Aber obgleich die Explosion viele Fuß unter der Oberfläche stattfand, schwieg doch das Echo, und der Meeresboden gab keine Antwort[20]).« Maury hat hier gleich zu Beginn der Tiefseeforschungen das Problem aufgezeigt, dessen Lösung erst 70 Jahre später, in unseren Tagen, deutscher Forscherarbeit im »Behm-Echolot« gelingen sollte. Andere Wege gingen Ericson und später Thomson, die aus der Zusammenpressung einer Luftsäule in einer Röhre den Druck und damit die Wassertiefe ermitteln wollten. Aber wie das eine, so versagte auch das andere in größeren Tiefen. Ein New Yorker Mechaniker Baur konstruierte einen Apparat, bei dem eine Schraube bei je 1 Faden Absinken genau eine Umdrehung machte und die Zahl derselben auf einem Zählwerk angab. Doch auch dieser Apparat zeigte sich für die Tiefsee nicht brauchbar, weil bei so großen Tiefen die zum Herablassen notwendige Leine zu dick geworden wäre, eine dünne Leine aber beim Aufnehmen große Schwierigkeiten mit sich gebracht hätte. Auch ein Torpedo wurde konstruiert, der beim Aufstoßen auf den Boden zur Detonation kommen und dann seine Gasmassen zur Oberfläche senden sollte. Die Geschwindigkeit seines Absinkens wäre zu bestimmen gewesen, und aus der Zeit, welche zwischen Abschuß und Aufsteigen der Gasblasen verstrich, war die Tiefe zu errechnen. Es hatte aber auch dieser Torpedo seine großen Schwierigkeiten, und außerdem waren damit nie Proben vom Meeresgrunde zu erhalten; das mußte aber gerade auch für Kabellegungen gefordert werden. Das Problem der transatlantischen Kabellegung, das Verlangen, alte und neue Welt durch den elektrischen Telegraphen zu verbinden, ließ nun trotz all dieser Mißerfolge die Versuche nicht mehr zum Stocken kommen; man wollte jetzt um jeden Preis eine Lösung finden und mußte es, denn die Kenntnis der Tiefe und der Verhältnisse der Ozeane war, wie bereits erwähnt, die Grundvoraussetzung jeder untermeerischen Kabellegung. So war es also zuletzt der unterseeische Telegraph, der uns in der Folgezeit zunächst die Hilfsmittel und als deren wichtigstes die Lotmaschine zur Erforschung der Tiefenregionen der Meere in die Hand gab. Zu diesen Hilfsmitteln kam dann im Laufe der Jahre ein reiches Material von Tiefenzahlen und Bodenproben; schließlich war es der unterseeische Telegraph, der in den siebziger Jahren des verflossenen Jahrhunderts auf diese Weise die eigentliche wissenschaftliche Verarbeitung alles dessen anbahnte, unsere heutige Ozeanographie. Da fällt mir wieder Ratzels Wort vom Meer als »der Quelle der Völkergröße« ein. Ist nicht dieser eine Gedanke der Überbrückung des atlantischen Tales durch den überseeischen Telegraphen zur Quelle von wahrhaft Großem geworden? Wem auch heute noch, da so vielfach ödester Materialismus sich breit gemacht hat, geistige Werte, Erweiterung unseres Wissens vom Weltall, in dem wir leben, als etwas Großes und Erstrebenswertes gilt, wird mir zustimmen.

»Die Zeiten schienen günstig; unsere Regierung war freigebig und erleuchtet. Aber wie sollte man nun nach all diesen fehlgeschlagenen Versuchen beginnen, um der Lösung des Problems wenigstens näher zu kommen?[21])« Das war Maurys besorgte Frage. »Mit den schweren Lotleinen war man zu keinem Resultat gekommen. So versuchte man es nunmehr mit einem Bindfaden aus Seide oder Hanf als Leine und einer Kanonenkugel als Belastung. Durch diesen glücklichen Einfall war man in die Lage versetzt, sofort mit Versuchen beginnen zu können.... Das wissenschaftliche Publikum erstaunte über die ungeheuren Tiefen, von welchen nun berichtet wurde[22]).« Der amerikanische Schoner »Tanney« hatte bei 34 000 Fuß noch keinen Boden gefunden. Leutnant Berryman erging es auf dem »Dolphin« bei 39 000 Fuß genau so. Und wo Kapitän Denham auf dem »Herald« bei 46 000 Fuß angeblich Grund gefunden hatte[23]), lief Leutnant Parker von der Fregatte

[19]) Maury, Die physische Geographie des Meeres, S. 194.
[20]) Maury, Die physische Geographie des Meeres, S. 190.
[21]) Maury, Die physische Geographie des Meeres, S. 192.
[22]) Maury, Die physische Geographie des Meeres, S. 193.
[23]) Diesen 14180 m entsprechen in Wirklichkeit noch nicht 5 000 m, wie neuere Lotungen ergeben haben, nach Schott: Geographie des Atlantischen Ozeans, Hamburg 1926, S. 27.

»Congreß« eine 50 000 Fuß lange Leine noch ab, als ob kein Grund erreicht worden wäre. Die Schiffe hatten dabei Leinen von 10 000 Faden (60 000 Fuß) Länge bei sich, die von 100 zu 100 Faden eine Marke trugen. An Gewichten waren solche von 32 bis 68 Pfund verwendet worden. Von einem Boote aus ging das Lot über eine Rolle zur Tiefe. Man hatte gehofft, daß der leichte Bindfaden sicherlich sofort stehenbleiben würde, wenn das Lot am Boden angelangt sei, da er, an und für sich nicht schwer, im Wasser noch einen großen Teil seines Gewichtes verlieren müsse. Man hatte aber doch der gewaltigen Reibung, die er an der in ihrer ganzen Länge gestreckten Oberfläche erfuhr, zu wenig Rechnung getragen, und so zerriß er wohl immer, wenn er der rascher absinkenden Kugel nicht mehr folgen konnte. Das von der Rolle ablaufende Stück blieb dann dem Spiel der Strömungen überlassen, und so kamen die gewaltigen Tiefenzahlen zustande, von denen berichtet wurde. So ging es also wieder nicht! Darauf griff man zu Leinen, die das doppelte Gewicht der an ihnen hängenden Kugel tragen konnten, und wachste sie außerdem noch sorgfältig ein, um die Reibung im Wasser zu vermindern. Als dann Maury um 1850 dazu noch anregte, man solle die jeweilige Auslaufzeit von 100 zu 100 Faden mit der Sekundenuhr messen, um die Grundberührung sicher feststellen zu können, da war die endliche Lösung der großen Frage, wie man sicher das Auftreffen des Lotes auf den Boden nachweisen könne, gegeben. Die immer größer werdende Reibung bewirkte eine jetzt zahlenmäßig feststellbare Verlangsamung des Absinkens von 100 zu 100 Faden. Auch der immer geringer werdende Zug der Kugel, die mit wachsender Tiefe einen wachsenden Widerstand findet, trägt zu dieser Verlangsamung der Ablaufgeschwindigkeit bei. Die Beobachtungen ergaben jetzt, daß die Fallzeit zwischen 400 und 500 Faden z. B. 2′ 21″ betrug, während das gleiche Stück Lotleine zwischen 1 800 und 1 900 Faden Tiefe 4′ 29″, also fast das Doppelte der in der geringeren Tiefe gemessenen Fallzeit brauchte. Dann aber trat immer, die Gesetzmäßigkeit der Abnahme unterbrechend, eine bedeutend größere Verlangsamung ein. Maury täuschte sich nicht, wenn er dies damit begründete, daß in eben diesem Augenblick das Lotgewicht den Boden erreicht habe und jetzt nur noch das Gewicht der Leine diese abwärts ziehe. So war das Mittel zur sicheren Feststellung der Grundberührung gefunden. Daß es selbst bei unseren heutigen technisch hoch entwickelten Lotmaschinen noch vorkommt, daß der Draht infolge des Seeganges »durchgeht«, dafür gibt Supan ein Beispiel an[24]), wonach 1902 dem Dampfer der Vereinigten Staaten »Dolphin« in 19° 46′ N und 68° 10′ W 12 679 m Lotleine abrollten, von der ein großer Teil dann verloren war.

Ohne Schwierigkeiten ließ sich nunmehr nachweisen, daß die Tiefe der See an den bereits geloteten Stellen nicht so bedeutend war, wie die genannten Zahlen berichteten. Schon einige Jahre später konnte Maury in seiner »Physischen Geographie des Meeres« sich dahin aussprechen: »Nach unseren im Indischen Ozean und im Korallenmeer gemachten Erfahrungen bin ich geneigt, zu glauben, daß es keine Tiefe gibt, aus der man nicht Proben vom Meeresgrund heraufholen könnte[25]).« In den beiden folgenden Jahren 1851/52 machte das amerikanische Vermessungsschiff »Dolphin« seine erste große Lotungsreise, die durch Maurys eigene Teilnahme besonders bemerkenswert wurde. Es ist die erste große Reise ihrer Art geworden. Damit begannen die für die Verlegung der transatlantischen Kabel so notwendigen Tiefenmessungen[26]), die 1854 schon so weit gediehen waren, daß Maury es wagen konnte, die erste einigermaßen auf Tatsachen gestützte Karte des nordatlantischen Ozeans herauszugeben. Damit darf dieser erste Abschnitt unserer Kenntnis vom Meere als abgeschlossen betrachtet werden. Wir haben das Tasten und Suchen der Menschheit von den Tagen an, da sie die Meere befuhr, gesehen, hinter die Geheimnisse der unergründlich scheinenden Tiefe zu kommen. Aber außer einigen Erfolgen der alten Seevölker, über deren Methode uns nähere Nachrichten leider nicht erhalten sind, war es erst der jüngsten Vergangenheit beschieden, hier Licht in das Dunkel zu bringen und die Schleier, die solange auf dem »blauen Wasser« gelegen, zu lüften. Bescheidene Anfänge waren die Lotungen der beiden Roß und einiger anderer Seefahrer. Aber erst der gewaltige Gedanke einer Überbrückung des großen Wassers durch den Telegraphen war zugkräftig genug, um das Problem trotz all der anfänglichen vielen Mißerfolge und Schwierigkeiten, die gerade hier unausbleiblich waren, seiner Lösung entgegenzuführen. Andrée bestätigt diese Ansicht, wenn er von unserer Kenntnis der Bodenablagerungen des Meeres spricht[27]): »Die Kenntnis der Bodenablagerungen der heutigen Meere ist, abgesehen von den Bildungen des eigentlichen Randes, eine verhältnismäßig junge. Erst im Zeitalter des Weltverkehrs entstand ein Bedürfnis nach näherer Erforschung des Grundes, dem man die überseeischen Telegraphenkabel anvertrauen mußte. So wurden erst jetzt größere und kleinere Expeditionen ausgeschickt, um die Probleme des Meeres und seines Bodens zu lösen.«

Wenn ich nicht das Jahr 1850 als die Grenze des ersten Abschnittes der Erforschung der Tiefsee annahm, sondern 1854, so geschah dies aus zwei Gründen. Einmal kam in diesem Jahre das gesamte bisherige Wissen vom unterseeischen Antlitz unserer Erde zu einer gewissen abschließenden Darstellung, wenigstens für den atlantischen Ozean, auf Maurys erster Tiefseekarte, und dann brachte dieses Jahr die Erfindung des Brookeschen Abwurflotes, auf dessen Prinzip unsere gesamten heutigen Lotmethoden aufgebaut sind, mit dem sonach ein neuer Abschnitt der Tiefseeforschung beginnt[28]).

2. Die Entwicklung unserer Kenntnis vom Meere seit 1854 unter dem Einfluß der Seekabeltelegraphie.

a. Beschaffung der Hilfsmittel.

Die Zeit des Herumtappens im Dunkeln war vorüber. Man hatte ein Mittel zur Bestimmung der Tiefen gefunden. Aber noch war ein wichtiger Punkt nicht gelöst, der für die Auslegung eines Kabels fast ebenso notwendig war wie die Kenntnis der Tiefe, nämlich die Förderung einer Bodenprobe von der jeweiligen Örtlichkeit. Diese Forderung der Kabelinteressenten und wohl auch das eigene Verlangen, die Bodenberührung durch eine aufgebrachte Bodenprobe bestätigt zu finden, ließ 1854 den amerikanischen Seeoffizier Brooke die Idee unseres Landsmannes Cusanus wieder aufgreifen, ein Lot zu konstruieren, bei welchem das Lotgewicht durch die Boden-

[24]) Supan, Grundzüge der physischen Erdkunde, Leipzig 1911, S. 261.

[25]) Maury, Die physische Geographie des Meeres, S. 205.

[26]) Schott, Geographie des Atlantischen Ozeans, Hamburg 1926, S. 36.

[27]) Andrée, Geologie des Meeresbodens II, Leipzig 1920, S. 19; ähnlich auch im Archiv 1916, S. 460.

[28]) Das Brookesche Tiefseelot »muß als das ursprüngliche Vorbild aller späteren Konstruktionen angesehen werden«. Handbuch der nautischen Instrumente, Berlin 1890, S. 125.

berührung abgeworfen und dessen Aufhängevorrichtung mit der Bodenprobe dann wieder heraufgeholt werden könnte. Denn infolge der Unmöglichkeit, die schwere Kugel mit den schwachen Leinen wieder einzuhieven, hatte man bisher immer die Leinen kurzer Hand gekappt. Bei den nunmehr immer häufiger werdenden Lotungen bedeutete die neue Methode somit auch einen gewaltigen materiellen Gewinn. Eine durchbohrte Kugel wurde über eine Metallstange geschoben und an deren oberen Ende mittels eines Tragseiles an zwei beweglichen Traghaken aufgehängt. Unten hatte die Lotstange eine kleine Höhlung, in die Talg oder Seife gebracht wurde, damit so eine kleine Bodenprobe heraufbefördert werden konnte. Sobald nun die Lotstange den Boden berührte, ließ die noch weiter ablaufende Leine die Tragehaken nach abwärts gleiten und gab damit das Lotgewicht frei. Die verhältnismäßig leichte Lotstange konnte hierauf mit der Bodenprobe wieder eingeholt werden. Was damit an Material aus der Tiefsee heraufbefördert wurde, war nun allerdings nicht besonders viel. Daher ging Brooke selbst schon dazu über, statt der massiven Lotstange eine unten zu einem Zylinder erweiterte zu verwenden. Oben besaß dieselbe eine Lederkappe, welche beim Absinken offen stand und so dem Wasser das Durchströmen ermöglichte. Die untere Öffnung war durch Federkiele abgeschlossen, so daß die eingetretene Grundprobe beim Aufholen mit geschlossenem Lederventil nicht mehr ausgewaschen werden konnte. Eine weitere Verbesserung dieser Lotstange bedeutete es ferner, als das Lotgewicht nicht mehr an zwei Hebeln, sondern nur mehr an einem einzigen aufgehängt wurde. Damit war eine größere Sicherheit bei den unvermeidlichen Schlingerbewegungen des Schiffes erreicht, durch die früher öfters ein Auslösen des Gewichtes vorkam, noch ehe das Lot den Boden erreicht hatte. Damit war ein brauchbares Tiefseelot geschaffen. Die Lotröhren erfuhren später noch eine mannigfache Ausgestaltung.

Nunmehr galt es, eine passende Leine zu finden, die es ermöglichte, ein genügend schweres Sinkgewicht zu tragen, und die doch auch für die einzelnen Lotungen nicht allzuviel Zeit beanspruchte. Zunächst blieb man bei Hanfleinen. Eine dünne Leine hätte mit ihrem geringeren Umfang und ihrer geringeren Reibung im Wasser ein rascheres Loten ermöglicht; aber die bisherigen Versuche hatten alle gezeigt, daß sie bei der Größe der notwendig geforderten Sinkgewichte durch die immer größer werdende Spannung zerrissen. So wählte man wieder stärkere Leinen, die auch einer kräftigeren Spannung gewachsen waren. Sie zeigten allerdings eine größere Reibung im Wasser und verlangten somit wieder schwerere Lotgewichte. Es wäre infolgedessen auch wieder nichts gewonnen gewesen, wenn nicht die Zugfestigkeit vom Querschnitt der Leine abhinge (und dieser $r^2\pi$ wächst mit dem Quadrat des Halbmessers), die Reibung dagegen nur von der Oberfläche, von ihrem Umfang ($2r\pi$, der im selben Verhältnis wie der Durchmesser wächst). Es machen also z. B. 4fach schwerere Gewichte nur eine doppelt so starke Leine notwendig. Auf den beiden großen Tiefsee-Expeditionen der 80er Jahre, der »Challenger« und »Gazelle«, ging man hier bis zur Grenze des möglichen. Gewichte bis zu 4 Zentner wurden verwendet, um je nach der erwarteten Tiefe den Zug der Leine zu regeln, die selbst einen Umfang von 25,4 mm besaß. Bei dieser Methode brauchte man zu einer Tiefseelotung in 5000 m Tiefe gut 2 Stunden[29]), was natürlich für Kabel- und Vermessungsschiffe, die möglichst viel Lotungen hintereinander in kürzester Zeit anstellen wollen, noch reichlich viel Zeit bedeutete. Eine weitere Verkürzung der Lotdauer ließ sich aber nur mehr mit dünneren Leinen erreichen, deren geringerer Reibungswiderstand im Wasser ein schnelleres Absinken möglich machte. Hanf kam da nicht mehr in Frage, denn er zerriß bei geringerem Querschnitt. Das führte schließlich zum Siege der Drahtlotung, nachdem die Franzosen im Mittelmeer es eine Zeitlang mit Seidenschnüren versucht hatten[30]). Bereits bei den ersten Versuchen der Amerikaner, von denen wir berichteten, z. B. bei den Lotungen des »Tanney«, war als Leine ein Eisendraht zur Verwendung gekommen. Wenn man wieder von ihm abgegangen war, so hatte das seinen Grund darin gehabt, daß er bei ungenügender Belastung sich in Schlingen legt, die beim Aufholen sich zu sogenannten »Kinken« zusammenziehen, in denen der Draht bei starker Inanspruchnahme bricht. Da aber bei den alten Methoden vor Maury die Grundberührung gewöhnlich nicht rechtzeitig erkannt wurde, war dieses »Kinken bilden« und das Durchreißen die Regel, wodurch die Drahtlotung natürlich ganz in Verruf geriet. Mit ihr allein war aber noch eine Verkürzung der Lotungszeit zu erreichen.

Diese Erkenntnis bewog William Thomson, der schon an der ersten transatlantischen Kabellegung teilgenommen und dabei wohl all diese Mängel kennengelernt hatte, eine Drahtlotmethode auszuarbeiten, nach deren Prinzip heute im wesentlichen alle Lotmaschinen arbeiten. 1872 eröffnete er vor der britischen Naturforscherversammlung seine Theorie der Drahtlotung. Zwei Faktoren bestimmen danach die Geschwindigkeit der Trommel, von welcher das auslaufende Lot die Leine abwickelt: nämlich das Lotgewicht und dann das Gewicht der jeweiligen Länge des ausstehenden Drahtes. Thomson sagte sich nun, wenn man durch Bremsgewichte an der Trommel so viel wegbremste, als die jeweilige Länge ausstehenden Lotdrahtes wiege, dann müsse theoretisch die Maschine sofort stillstehen, wenn das nunmehr ganz allein noch abwärts ziehende Lotgewicht den Boden erreicht habe. In der Praxis wäre dann aber infolge des Beharrungsvermögens der einmal in Bewegung befindlichen Trommel ein Stillstehen doch nur allmählich eingetreten. Darum bremste er auch noch ein Drittel des Lotgewichtes weg. Dieses Drittel mußte dann die Maschine zum sofortigen Stillstand bringen, wenn das Lot den Boden berührte. »Höchstens noch eine Umdrehung und die Bewegung hört auf«[31]). Noch eines war allerdings bei der Drahtlotung zu berücksichtigen. Man durfte die Lotröhre nicht direkt mit dem Draht verbinden, weil dieser sonst beim Auftreffen des Gewichtes auf den Boden wiederum spannungslos würde und damit der Gefahr der Kinkenbildung ausgesetzt wäre. So wird denn auch heute noch bei jeder Lotung ein sogenannter »Vorläufer« aus Hanf benutzt, der bis zu 50 m Länge hat[32]). An seinem oberen Ende werden die sonstigen Meßapparate: Thermometer, Wasserschöpfer usw., hinabgegeben; wenn nicht, dann ein kleines Zusatzgewicht, das den Draht immer steif hält. Am 29. Januar 1872 erprobte Thomson zum erstenmal auf seiner Yacht »Lalla Rookh« die Maschine, wobei dieselbe so plötzlich stehen blieb, als das Lot den Boden erreicht hatte, daß

[29]) Röper spricht von $3^1/_2$ Stunden für eine Lotung mit Hanfleinen bei 5500 m Meerestiefe (Die Unterseekabel, Naumburg 1909).

[30]) Böttger, Das Mittelmeer, Leipzig 1859, S. 366.

[31]) So Thomson: Handbuch der nautischen Instrumente, S. 132.

[32]) Handbuch der nautischen Instrumente, S. 132; für gewöhnlich ist er jedoch nur 10 bis 20 m lang.

die Bedienungsmannschaft glaubte, es sei etwas gebrochen. Thomson allein war der Überzeugung, das Lot habe den Boden erreicht, was hernach die heraufgebrachte reichliche Bodenprobe zur Genüge bestätigte. Für je 250 Faden Draht war das Bremsgewicht um 3 Pfund verstärkt worden (= dem Gewicht der 250 Faden im Wasser). Außerdem war noch ein Zusatzgewicht von 10 Pfund (= $^1/_3$ des Lotgewichtes) aufgelegt worden. Der Lotdraht lief über ein Meßrad, das genau 1 Faden Umfang besaß und seine Umdrehungen an einem Zählwerk selbsttätig registrierte, so daß die erreichte Tiefe direkt abzulesen war. Als Draht war ganz dünner Stahldraht, sogenannter »Klaviersaitendraht«, von 0,76 mm Stärke verwendet worden. Solch polierter Stahldraht bietet dem Wasser einen geringen Widerstand und hat doch eine Tragkraft von über 100 kg. Als Bremstau wird ungeteerte Neugarnleine verwendet, die durch Aufgießen von Wasser vor dem Erhitzen bewahrt wird. Der Draht muß nach jeder Lotung wieder gut eingefettet werden, damit er nicht rostet. Ein wichtiges Stück der ganzen Anordnung stellt noch das Dynamometer dar, welches übrigens auch an der Kabelwinde von großer Bedeutung ist. Es zeigt den jeweiligen Zug im Draht an und läßt durch einen plötzlich größeren Ausschlag ebenfalls die Bodenberührung erkennen.

Nach diesem Prinzip baute nun Thomson eine durch weitere Erfahrungen bereicherte Lotmaschine für den 1874 nach den Plänen von Wilhelm Siemens als erstes Schiff seiner Art gebauten Kabeldampfer »Faraday«. Bei dieser ersten Maschine wäre es beim Einholen des Drahtes fast zu einem Bruch der Trommel gekommen, da hierbei ein ständig wachsender Druck auf die Trommel kommt. Beträgt beispielsweise die Spannung des Drahtes 25 kg, so drückt diese Kraft an jedem Durchmesser auf beiden Seiten gegen den Umfang. Bei 1 000 Windungen hat so jeder Durchmesser schon eine Belastung von 25 000 kg auszuhalten. Die Trommel war aber auf Leichtigkeit gebaut, um das Trägheitsmoment herabzusetzen. Sie mußte daher unter dieser Last völlig deformiert werden. Bei einer hierauf erfolgten Neukonstruktion berücksichtigte er dies dadurch, daß er beim Einholen den Draht über zwei Hilfsrollen gehen ließ, die nunmehr $^2/_3$ bis $^9/_{10}$ des Zuges aufnahmen, so daß auf die Trommel selbst nur noch ein ganz geringer Zug kam. In dieser Ausführung bewährte sich die Maschine ausgezeichnet, und bald folgten ihr weitere Konstruktionen.

Eine heute vielfach im Gebrauch befindliche Lotmaschine, die aber sonst im wesentlichen nichts Neues bietet, ist die von Sigsbee. Hier wurde der ganze Zug wieder auf die Trommel übernommen und diese dafür verstärkt, damit sie dem gewaltigen Druck des einkommenden Drahtes standhalten kann. Sie wird zu diesem Zweck aus bestem Stahlguß hergestellt. Daß es aber trotzdem zu Trommelbrüchen bei ihr kommen kann, zeigt die deutsche »Valdivia-Expedition«, die auf der Fahrt mehrmals ihre gebrochene Trommel ausbessern mußte[33]). Neu ist an ihr gegenüber der Maschine von Thomson noch die Einführung eines »Spannungsreglers« oder »Akkumulators«, der in anderer Form früher schon auf der »Gazelle« und dem »Challenger« verwendet worden war. Dort bestand er aus 20 Paaren von Kautschukbändern, die, zwischen zwei Holzscheiben eingeschaltet, bei 90 cm Länge sich bis $5^1/_2$ m ausstrecken konnten, was einem Zug von 600 kg entsprach[34]). Am unteren Ende war eine Rolle befestigt, über welche der Lotdraht ausging. Dieser Akkumulator nahm dann die ruckweisen Stöße und Spannungsänderungen auf, welche infolge der Schlingerbewegung des Schiffes entstehen und hier zu vorzeitigem Auslösen des Lotgewichtes, bei der Drahtlotung aber zu Kinkenbildung geführt hätten. Sigsbee gab seinem Akkumulator die Form eines Rades, das zwischen zwei Säulen auf und ab steigen kann und durch zwei starke Spiralfedern, die in den Säulen angebracht sind, in der Ruhelage gehalten wird. Je nach der Stärke des Zuges im Lotdraht pendelt dann dieses Dynamometerrad auf und nieder.

Auf dem alten Thomsonschen Wege hat Le Blanc bei seiner Lotmaschine die Lösung wieder versucht, indem er neben der Arbeitstrommel eine eigene Vorratstrommel für den Lotdraht einführte. Auf die Arbeitstrommel kommen nur wenige Windungen (3 bis 4) des Lotdrahtes, so daß die Trommel infolge des geringen Druckes wieder leicht gebaut werden kann. Wie bei der Lotmaschine des »Faraday« nehmen auch hier einige vorgeschaltete Räder den größten Teil des Zuges auf. Ein Meßrad von 1 m Umfang gibt die Tiefe unmittelbar an. Der für die Tiefseeforschung so hochverdiente Fürst Albert von Monaco hat diese Maschine bei seinen ozeanographischen Arbeiten auf der »Princesse Alice« benutzt, wie sie auch auf der »Valdivia« und auf dem »Poseidon« Verwendung fand. Ein wirtschaftlicher Vorteil wäre es bei ihr, daß bei ihrer Bauart auch die Lotgewichte wieder mit eingeholt werden können. Kosteten doch z. B. bei der »Valdivia« die Lotkugeln zu 28 und 15 kg 6,50 ℳ bzw. 3,60 ℳ das Stück. Bei ihren 186 Lotungen verbrauchte die Expedition davon 127 und 50[35]). Gerade auf der »Valdivia« aber hat sich die Sigsbee-Maschine als die tüchtigere erwiesen, die schärfer die Grundberührung anzeigte und auch einen viel geringeren Drahtverlust ergab. Bei 134 Lotungen mit ihr gingen nämlich nur 117 m Draht verloren, bei nur 46 Lotungen mit der von Le Blanc dagegen 6 622 m[36]).

Die neueste Form der Lotmaschinen hat uns wieder das Kabelunternehmen geschenkt in der nach ihrem Erbauer benannten »Lucas-Lotmaschine«. Dieser englische Kabelingenieur der »Tel. Constr. and Maint. Co.« wußte seiner Maschine eine besonders handliche und einfache Form zu geben, so daß sie jetzt sich rasch das Feld erobert hat. Unsere deutschen Kabelschiffe arbeiten mit ihr, und auch auf Forschungsschiffen, wie der »Gauß« und »Deutschland«, fand sie Verwendung; auf ersterer allerdings nur zu Schöpfzwecken, nicht zum Loten[37]), wobei sie sich gerade durch ihre einfache Konstruktion ganz vorzüglich bewährte. Das Prinzip ist dasselbe, nur die Anordnung der einzelnen Teile ist eine andere. Durch von Hand verstellbare Federn wird das Gewicht von Draht und Lotapparaten mittels eines Bremsbandes an der Trommel weggebremst. Beim Auftreffen des Lotes am Boden tritt dann durch Zurückschnellen des Auslaufrades und ein dadurch bedingtes erneutes Anziehen des Bremsbandes das sofortige Stoppen der Maschine ein.

(Schluß folgt.)

[33]) Chun, Aus den Tiefen des Weltmeeres, Jena 1903, S. 153.

[34]) Handbuch der nautischen Instrumente, S. 129.

[35]) Wissenschaftliche Ergebnisse der deutschen Tiefsee-Expedition auf der Valdivia X, S. 80.

[36]) Näheres über die beiden Maschinen in Schott, Ozeanographie und maritime Meteorologie, Jena 1902, S. 4.

[37]) v. Drygalski, Deutsche Südpolarexpedition 1901 bis 1903 I. Berlin 1921, S. 66.

Das erste Heizkraftwerk der Deutschen Reichspost.

Von Oberpostbaurat Kasten, Berlin.

Ein Heizkraftwerk hat, wie sein Name sagt, die Aufgabe, Wärme für die Heizung und zugleich Kraft, z. B. elektrischen Strom, zu liefern. Die Verbindung beider Aufgaben ist von großem wirtschaftlichen Wert, weil zung. Es ist bekannt, daß bei allen Kraftmaschinen aus Betriebsgründen eine Kühlung mit Kühlwasser erforderlich ist, die z. B. bei Dampfkraftwerken mehr als 60 v H der im Brennstoff vorhandenen Wärme verschlingt.

Abb. 1.

Blick auf das Kesselhaus und den Schornstein.

sowohl die Heizung als auch die Krafterzeugung dabei verbessert und verbilligt wird.

Die allgemein übliche Sammelheizung mit gußeisernen Gliederkesseln hat einen nur geringen Wirkungsgrad; nach Untersuchungen des Baurates Dr.-Ing. de Grahl, eines bekannten Wärmefachmannes, geht über die Hälfte der Wärme für die Erwärmung der Räume besonders durch den schlechten Wirkungsgrad der Kessel verloren[1]).

Wesentlich günstiger liegen aber die Verhältnisse bei einer Kopplung von Stromerzeugungsanlage und Hei-

Diese Wärme wird im Heizkraftwerk, abgesehen von kleinen Verlusten, fast ganz für Heizzwecke nutzbar gemacht.

Die Einrichtung und Wirkungsweise eines Heizkraftwerkes läßt sich mit wenigen Worten erläutern. Gegenüber einer gewöhnlichen Sammelheizung besteht der Hauptunterschied darin, daß der Dampf auf eine wesentlich höhere Spannung gebracht und nach seinem Austritt aus dem Kessel auf hohe Temperatur erhitzt — überhitzt — wird, nämlich in unserem Falle auf einen Druck von 16 kg/cm² und eine Temperatur von über 300°. Die hohe Dampfspannung wird in zwei Dampfturbinen zum

[1]) Vgl. Wirtschaftliche Verwertung der Brennstoffe von Dipl.-Ing. de Grahl, 3. Auflage S. 403, Verlag Oldenburg, München und Berlin.

Antrieb von Stromerzeugern ausgenutzt. Dabei gibt der Dampf etwas Wärme (etwa 10 v H) ab und entspannt sich auf einen geringen Druck, der aber für den Heizbetrieb noch ausreicht. Man könnte den Abdampf nun unmittelbar in die Heizkörper eintreten lassen, zieht es aber aus betrieblichen Gründen im allgemeinen vor, ihn durch Gegenstromvorwärmer zu leiten und das so erwärmte Wasser zur Heizung zu benutzen. Hierbei verwandelt sich der Dampf in Wasser, das zum Kessel zurückgeleitet wird, um seinen Kreislauf von neuem zu beginnen. Das erste nach diesen Grundsätzen erbaute Heizkraftwerk der Deutschen Reichspost liefert Strom und Wärme für den Neubau des Fernamtes in Berlin.

Die ersten Wirtschaftlichkeitsberechnungen fielen noch in die Inflation und stießen infolge der fortgesetzten ungleichmäßigen Steigerung der Preise auf den verschiedenen Gebieten auf große Schwierigkeiten. Noch schwieriger gestaltete sich die Auswahl der Unternehmer; es wäre am einfachsten gewesen, die Ausführung der ein Ganzes bildenden Anlage einem einzigen Unternehmer zu übertragen. Das erschien aber nicht ratsam, weil eine solche Anlage drei große Sondergebiete umfaßt (Dampfkraftwerk, Heizung und elektrische Einrichtungen), auf die ein Unternehmen allein nicht eingestellt ist. Die Ausführung der Gesamtanlage wäre demnach, wenn man sie in eine Hand gelegt hätte, zu kostspielig geworden, denn der Generalunternehmer hätte wieder einen großen Teil der Arbeiten weitervergeben müssen. Da der wirtschaftliche Erfolg aber hauptsächlich von den Anlagekosten abhängt, so wurde jeder Teil einem besonderen Unternehmer übertragen: das Kraftwerk mit den Hochdruckkesseln einer Maschinenfabrik, die Heizung einer Heizfirma, und die elektrische Einrichtung einer Elektrizitätsfirma. Die Maurerarbeiten wurden, mit Ausnahme der Kesseleinmauerung, von den am Hochbau beteiligten Unternehmern ausgeführt. Auf diese Weise gelang es, den vor längerer Zeit aufgestellten Kostenanschlag trotz der inzwischen gestiegenen Preise innezuhalten.

Da das Fernamt noch nicht eingerichtet ist, so ist der berechnete und erwartete wirtschaftliche Erfolg noch nicht ersichtlich. Das Gebäude ist jedoch schon in diesem Winter mit der Anlage geheizt und der Strom zum Antrieb eines Rohrpostgebläses benutzt worden. Nach dem bisherigen Ergebnis darf im Vergleich mit einer reinen Stromerzeu-

Abb. 2.

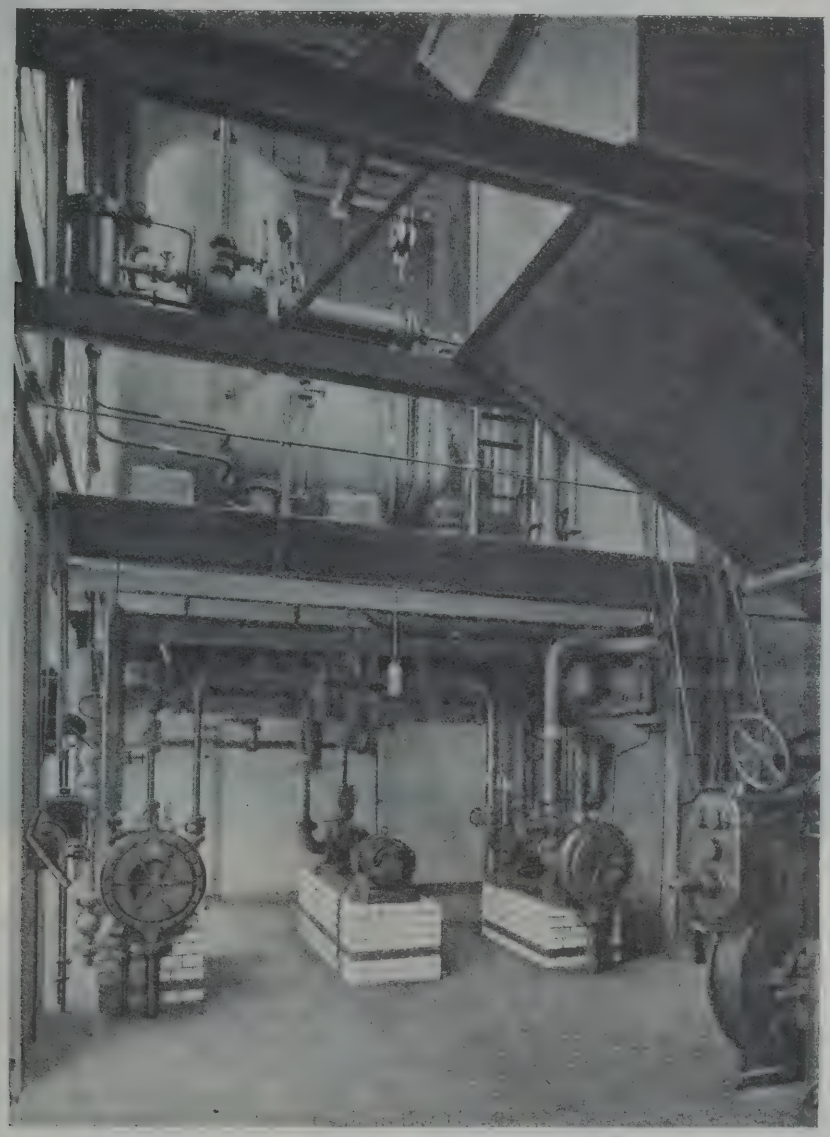
Innere des Kesselhauses mit den Kohlenbunkern und den Wanderresten.

gungsanlage bei vollem Betrieb eine jährliche Ersparnis von 30 bis 40 000 *RM* bei einem Anlagekapital von rund 600 000 *RM* erwartet werden.

Wir wollen nun auf einem kurzen Rundgang die wichtigsten Bestandteile und ihren Zweck kennen lernen. Wir betreten das Grundstück, auf dessen Straßenseite noch emsig am »zweiten Bauabschnitt« gearbeitet wird, durchschreiten das Quergebäude und gelangen auf einen Hof; vor uns liegt das Kesselhaus (Abb. 1) mit geradem, flachem Dach und geraden, hohen, einfachen Fenstern; seine Aufgabe dem Besucher kündend, auch wenn der vierkantige, trutzige Schornstein links neben dem Kesselhause fehlen würde. Auf dem Hofe fällt uns außer einigen noch für Ergänzungen übrig gebliebenen Rohrabschnitten usw. nichts besonderes auf, und doch befinden wir uns über einem wichtigen Teil. Unter dem Hofe ist unsere Schatzkammer mit den »schwarzen Diamanten«, nicht weniger als eine ganze Kahnladung (rd. 600 t), die fast für einen Winter ausreicht und, auf dem Wasserwege billig bezogen, die erstrebte »Wirtschaftlichkeit« erreichen hilft. Wir steigen durch eine schmale Treppe — nur für die Kesselwärter bestimmt — in die unterirdische Schatzkammer hinab, wo sauber gewaschene Erbskohlen aus Oberschlesien, in einzelnen Bergen geschichtet, auf den Flammentod warten. Sie werden durch eine Hängebahn nach oben befördert und in das Kesselhaus hineingefahren. Diese Einrichtung dient noch einem zweiten Zweck; sie schafft auch die Asche und Schlacke nach oben.

Wir wollen nun der Kohlen- und Ascheförderanlage folgen und steigen die Treppe wieder hinauf nach dem Hof. Am Eingang des Kesselhauses begrüßt uns eine freundliche Inschrift: »Unbefugten ist der Eintritt streng verboten.« Wir treten in das Kesselhaus (Abb. 2) ein, um nach unseren Kohlen Umschau zu halten. Wir sehen, wie der in beträchtlicher Höhe an der Hängebahn schwebende Kohlenkasten sich öffnet, um seinen Inhalt in einen Bunker zu schütten, von dem die Kohlen auf einer Rutsche auf den Kesselrost gleiten. Vergebens sehen wir uns nach Kohlenschaufel und Schüreisen um, die der Heizer sonst zur Bedienung der Kesselfeuerung braucht. In die Weißglut des Feuers können wir aber durch kleine Türen an der Seite des Kessels einen Blick tun, der das Auge blendet.

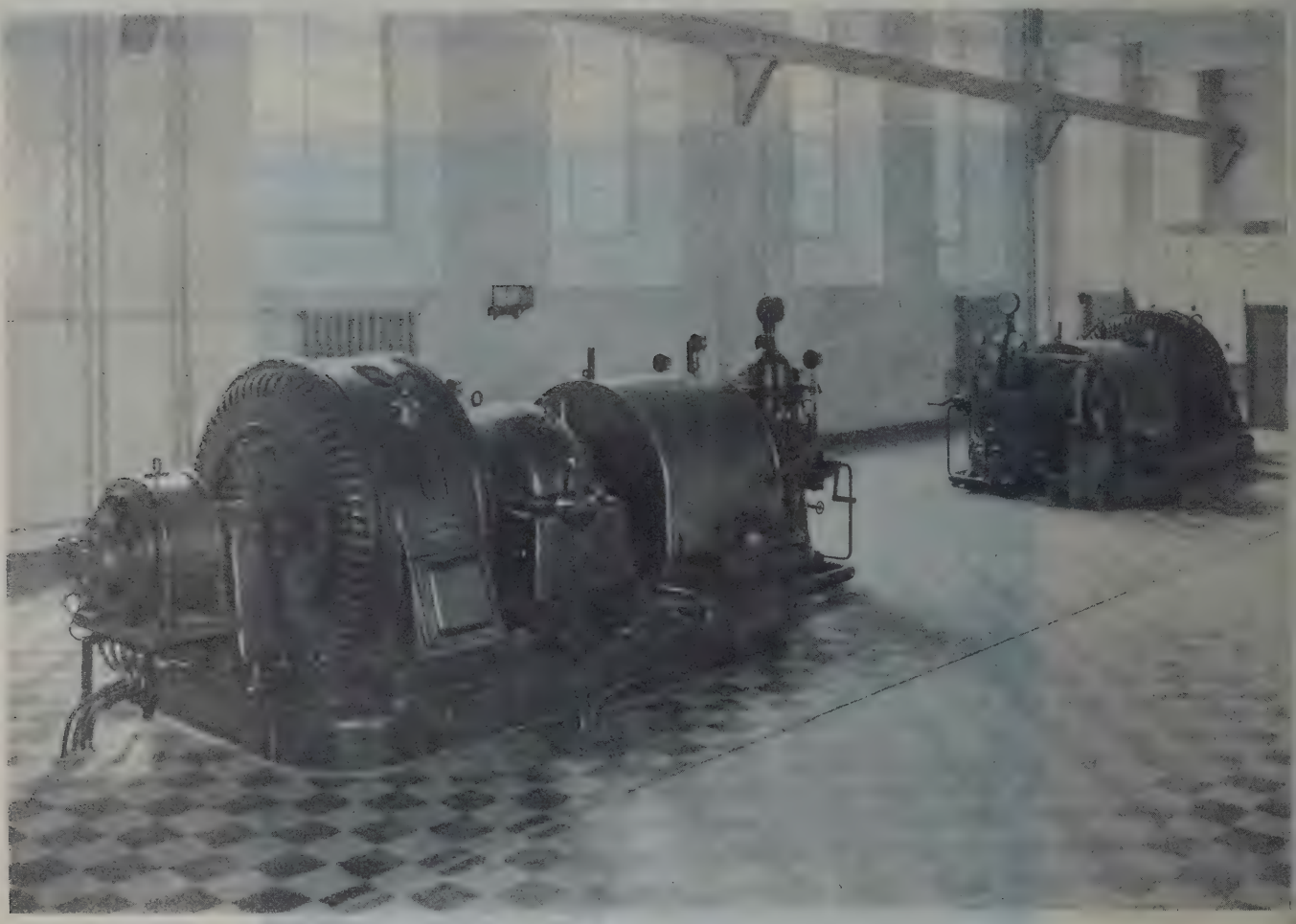
Abb. 3.



Kesselspeisepumpen (unten) und Verdampfer (oben).

Sonst sehen wir nichts als Rohre, Mauerwerk und Maschinenteile; das Beschicken des Feuers und das Abschlacken gehen ohne jeden Handgriff vor sich, also eine »Vollmechanisierung« im wahrsten Sinne. Bevor wir das Kesselhaus verlassen, werfen wir noch einen Blick auf die drei Speise-Gänge und zwischen Fundamenten und an Luftbehältern vorbei, die der Stadtrohrpost »arbeitende Luft« liefern, und kommen in einen Nebenraum, wo das Rohr einstweilen in einem kleinen Kessel endet. Dieser dient nicht zum Erwärmen, sondern vielmehr zum »Kühlen« des

Abb. 4.



Dampfturbinen.

pumpen (Abb. 3), die die Kessel mit neuem Betriebswasser versorgen. Auf der Bühne darüber steht der »Verdampfer«; er hat die Aufgabe, destilliertes Wasser zu liefern, das ebenfalls zur Speisung der Kessel dient, damit sich in diesen keine Krusten bilden, die man als Kesselstein bezeichnet und die der Hitze des Feuers den Zutritt zum Wasser und Dampf in den Kesseln wehren.

Wir folgen nun dem Hauptdampfrohr über den Kesseln und betreten den Maschinensaal. Auf der einen Seite sehen wir hier die beiden Dampfturbinen (Abb. 4) und auf der anderen das Rohrpostkraftwerk (Abb. 5), das mit dem Hauptkraftwerk verbunden ist. Hinter den Turbinen erscheint das Schaltbrett mit dem Schaltpult davor, das die hauptsächlichsten Schalthebel enthält, die der Maschinist bedienen kann, ohne seine Aufmerksamkeit von den Maschinen abwenden zu müssen.

Um den Lauf des Dampfes weiter verfolgen zu können, steigen wir in den Keller des Maschinenhauses hinab, wo wir den Blick durch zahlreiche Fundamente, Rohre usw. beengt fühlen. Wir suchen nun das Rohr, durch das der Dampf die Turbine verläßt und das wir nach seinem Anstrich und seinem großen auffallenden Durchmesser bald herausfinden. Wir folgen ihm durch

Dampfes. Man wird sich fragen, ob es denn wirklich richtig sein kann, den Dampf, der doch das Gebäude heizen soll, vorher abzukühlen? Die Antwort auf diese Frage gibt uns die Erfahrung, daß der Dampf nach seinem Austritt aus der Turbine noch zu heiß und trocken ist und deshalb die Messing- und Kupferteile der Heizung angreift; um ihn unschädlich zu machen und entsprechend abzukühlen, wird ihm Wasser zugesetzt, das er in Dampf umwandelt. Dabei geht ebensowenig Wärme verloren, wie wenn man dem heißen Badewasser kaltes zusetzt.

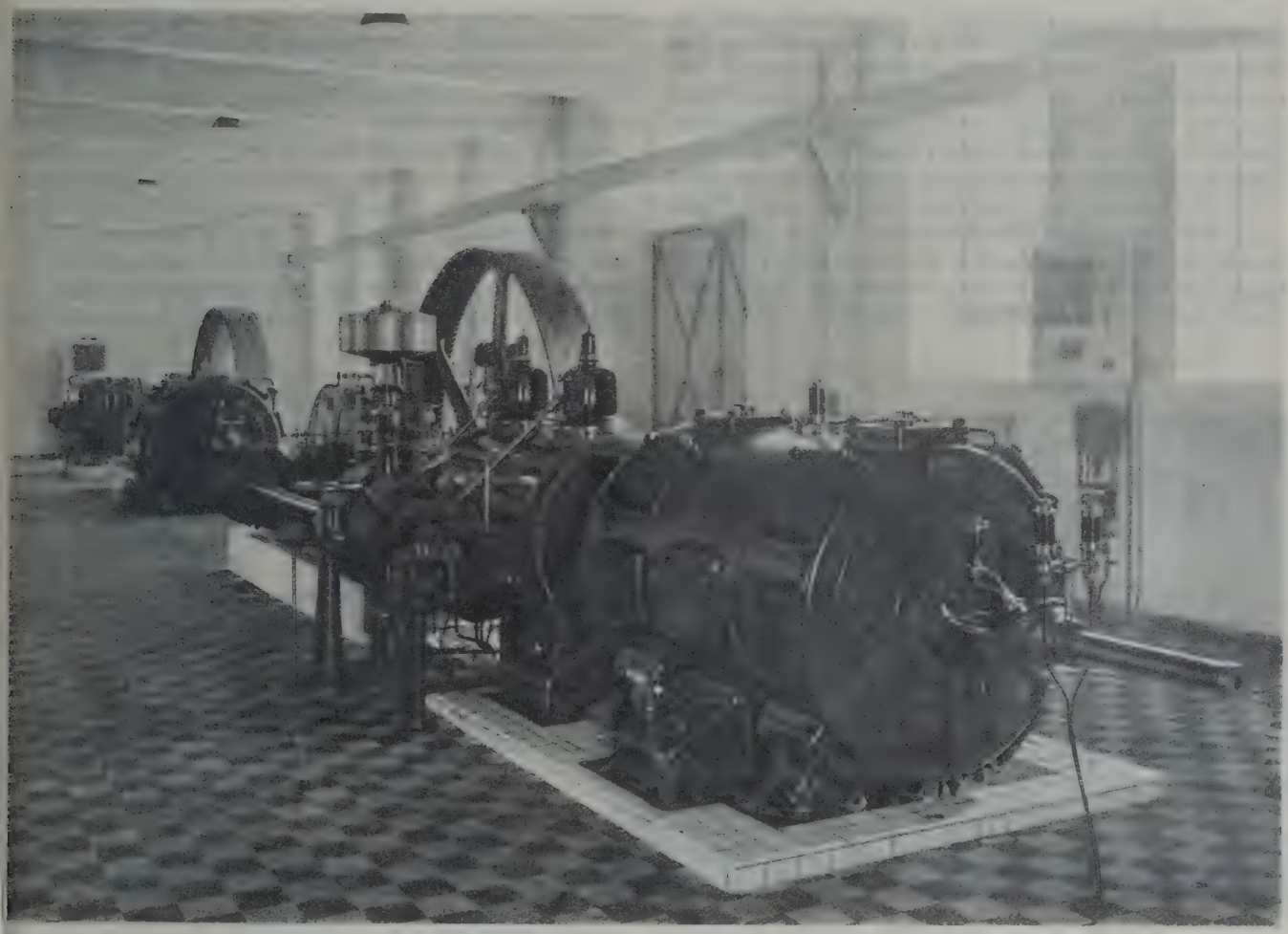
Der Dampf ist nun soweit ausgenutzt und vorbereitet, daß er in die Gegenstromvorwärmer zur Warmwasserbereitung für die Heizung eintreten kann. Die Vorwärmer befinden sich im Mittelpunkt des Grundstücks und senden ihre Wärme durch zahlreiche Rohrleitungen nach allen Himmelsrichtungen. Die Heizung ist eine sogenannte Warmwasserpumpenheizung; wegen der Höhe des Gebäudes ist sie in zwei Zonen zerlegt. Nachdem der Dampf seine Wärme abgegeben hat und in Wasser zurückverwandelt ist, beginnt in dieser Gestalt seine Rückwanderung zum Kessel. Der Rückweg ist auch mit Hindernissen bewehrt. Das Wasser fließt zunächst in eine tiefe Grube; von dort wird es in den Speisewasserbehälter im Kesselhause ge-

hoben, um durch die Speisepumpen (Abb. 3) in die Kessel wieder hineingedrückt zu werden. Damit ist der Kreislauf beendet und ein neuer kann beginnen.

Einer merkwürdigen Erscheinung müssen wir noch Erwähnung tun. Das sich aus dem Dampf bildende Wasser ist destilliertes Wasser, das für unseren Betrieb die unangenehme Eigenschaft hat, begierig Sauerstoff aus der Luft aufzunehmen. Hierzu ist ihm in den offenen Sammelbehältern Gelegenheit und Zeit genug gegeben. Dieses angesäuerte Wasser ist den Rohren und den Kesseln schädlich; dem Luftsauerstoff wird daher durch sogenannte Oxydationsfilter der Zutritt »streng verboten«.

Es darf auch noch darauf hingewiesen werden, daß das Heizkraftwerk mit allen Meßinstrumenten und Regelungseinrichtungen, die zur Überwachung und Leitung des Betriebs erforderlich sind, versehen ist. Diesem ersten Heizkraftwerk werden voraussichtlich noch weitere folgen. Die Deutsche Reichspost bedient sich auch auf diesem Gebiet aller Mittel neuzeitlicher Technik, um sich wirtschaftliche Erfolge zu sichern, die nicht nur ihrem eigenen Vorteile dienen, sondern darüber hinaus von volkswirtschaftlicher, ja in ihrem bescheidenen Rahmen auch für die Weltwirtschaft von Bedeutung sind; sie sollen helfen, die kostbaren Schätze, die der Menschheit durch die Kohlen zugefallen sind, möglichst sparsam zu verwenden. Die Technik, die es die Menschen gelehrt hat, diese Schätze zu heben und zu nutzen, gibt ihm auch die Mittel, dieses ihm von der Natur zugefallene Erbe nicht zu verschleudern.

Abb. 5.



Rohrpostkraftwerk.

Geschichte der preußisch-deutschen Bahnpost[1]).

Auf Grund von Aktenstudien verfaßt von Postrat L. Schneider, Berlin.

A. Der Eisenbahnpostdienst vor Einführung der Bahnposten.

Das Zeitalter der Eisenbahnen beginnt in Preußen mit der Eröffnung der Bahn Berlin–Potsdam am 29. Oktober 1838. Dieser Tag bedeutet zugleich den Anfang des preußischen Eisenbahnpostdienstes.

Die Art, wie die preußische Post die Eisenbahn anfänglich benutzte, knüpfte aufs engste an die alte Überlieferung an: die Postsendungen wurden in Güterpostwagen geladen, diese mit Pferden zum Bahnhof geschafft, dort auf sogenannte Eisenbahn-Plateaux, Plattformen mit Rädern darunter, gestellt, am Bestim

[1]) Die Erörterungen beziehen sich nicht auf Bayern und Württemberg.

mungsort von den Plattformen heruntergeschoben und wieder mit Pferden vom Bahnhof zum Postamt gefahren. Als Begleiter während der Bahnreise diente ein »Schirrmeister«, ein unterer Beamter, der seinen Sitz im Postwagen hatte und diesen während der Fahrt nicht verlassen, sich also nicht auf der Plattform aufhalten durfte.

Leider ist ein naturgetreues Bild dieses ersten, in seiner Art noch ganz ursprünglichen Eisenbahnpostdienstes anscheinend nicht vorhanden. Die alten Akten enthalten keine Zeichnungen, und auch im Schriftwesen, namentlich dem zeitgenössischen, ist keine bildliche Darstellung zu finden, die Anspruch auf eine richtige Wiedergabe des tatsächlichen Zustandes erheben könnte. Man findet höchstens Bilder, die Verwirrung stiften können. So enthält der Jahrgang 1836 (8. Band) des von dem thurn und taxisschen Hofrat v. Herrfeldt herausgegebenen Archivs für das Postwesen eine bunte Zeichnung der am 7. Dezember 1835 eröffneten Eisenbahn Nürnberg–Fürth, bekanntlich der ersten deutschen Eisenbahn überhaupt[2]). Das Bild zeigt auf dem

Abb. 1.

Englische Eisenbahn mit Postwagen.

Dache des zweiten Wagens einen Mann in Uniform, der in der linken Hand ein Posthorn hält. Es handelt sich aber, wie deutlich zu sehen ist, gar nicht um einen Postwagen, sondern um ein Eisenbahnfahrzeug, das in seiner äußeren Form einer Postkutsche nachgebildet ist, wie das bei den ersten Eisenbahnen wohl durchweg der Fall war. Der Mann auf dem Dachsitz wird zur Zugbegleitung gehören, und das Posthorn ist ihm entweder angedichtet oder es hat dazu gedient, Eisenbahnsignale abzugeben. Im übrigen ist auch die 6,1 km lange Eisenbahn Nürnberg–Fürth anfänglich gar nicht zur Postbeförderung benutzt worden.

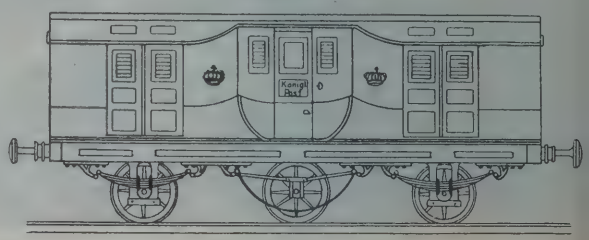
Dagegen läßt wohl ein Bild, das aus dem 1. Jahrzehnt des englischen Eisenbahnverkehrs stammt (Abb. 1)[3]), eine annähernd richtige Vorstellung auch von dem preußischen Eisenbahnpostdienst in seinen Anfängen aufkommen.

Die Postbeförderung mit den Plateau-Wagen, die übrigens wegen der starken Schwankungen während der Fahrt keinen angenehmen Aufenthalt für die Schirrmeister boten, war natürlich ein ganz unzulängliches Mittel, wie sich auch bald zeigte. Schon nach kurzer Zeit wurden besondere Bahnpostwagen gebaut, die von 1841 an die Plateau-Wagen nach und nach verdrängten. 1846 verschwanden die letzten Wagen dieser Art von der Eisenbahn, nachdem sie schließlich nur noch auf kleineren Eisenbahnstrecken gelaufen waren, wo unterwegs keine Anschlüsse von Seitenlinien oder einigermaßen bedeutende Zu- und Abgänge von Postgütern kamen (z. B. auf den Strecken Berlin–Potsdam, Düsseldorf–Elberfeld). Abbildungen oder Zeichnungen der ersten preußischen Bahnpostwagen sind in den Akten leider ebenfalls nicht mehr vorhanden. Jedoch bringt der von dem herzoglich braunschweigischen Postsekretär Wilhelm Görges herausgegebene Deutsche Postalmanach für das Jahr 1845[4]) zwei Bilder von Wagen, wie sie damals auf der Strecke Berlin–Braunschweig gelaufen sein sollen. Ob die Abbildungen, die der Leser hierunter findet (Abb. 2 und 3), in allen Einzelheiten richtig

Abb. 2.

Zweiachsiger preußischer Bahnpostwagen aus den Jahren 1841/42.

Abb. 3.



Dreiachsiger preußischer Bahnpostwagen aus den Jahren 1841/42.

sind, läßt sich nicht sagen. Grobe Fehler werden sie aber kaum enthalten. Die Wagen waren 16 und 25 Fuß[5]) lang, je 8 Fuß breit und 6 Fuß hoch; sie hatten drei Abteile, von denen das mittelste für den »Eisenbahn-Postkondukteur«, d. h. für den Postbegleiter, bestimmt war, während die Stirnabteile zur Aufnahme der Briefbeutel, Pakete usw. dienten. Im Kondukteurabteil befanden sich ein gepolsterter Sessel, ein Schreibtisch und eine Lade zur Aufbewahrung von Geldpaketen.

Zwar bedeuteten diese Wagen gegenüber ihren Vorgängern einen erheblichen Fortschritt, ihre Abmessungen waren aber doch noch so klein, daß auch sie dem schnell wachsenden Eisenbahnpostverkehr und den Forderungen des Eisenbahndienstes nicht mehr genügen konnten. Von 1847 an wurden daher nur noch dreiachsige Wagen[6]) mit entsprechend größeren Kasten gebaut.

[2]) Die Bahn hat, woran erinnert sein mag, ihr Dasein im Jahre 1926 beschlossen, nachdem sie bereits 1922 ihren Betrieb eingestellt hatte.

[3]) Das Bild ist dem 1912 in London erschienenen Buch »The Post Office and its Story« entnommen.

[4]) S. 174 ff.

[5]) 1 Fuß = 0,32385 m.

[6]) Von den 6 Rädern hatten anfänglich nur die 4 unter den Wagenenden laufenden Spurkränze, die beiden unter der Wagenmitte dagegen nicht.

Die Bahnpostwagen liefen auf den Hauptstrecken, z. B. auf der Berlin-Anhaltischen (Cöthener), der Magdeburg-Leipziger, Magdeburg-Halberstädter Bahn usw. Auf der Strecke Berlin–Cöthen wurden die täglich zweimal verkehrenden Personenzüge und der täglich einmal laufende, in Wittenberg übernachtende Zwischenzug benutzt, auf der Strecke Magdeburg–Leipzig die täglich dreimal verkehrenden Personenzüge (1846). Mit diesen Zügen wurden Postsendungen jeder Art (Briefe, Gelder, kleine und große Poststücke) befördert. Das Verfahren hierbei war folgendermaßen geregelt: Die Postanstalten an den beiden Strecken standen in unmittelbarem Karten- und Briefbeutelwechsel. Aber nur die Postanstalten erhielten regelmäßig Kartenschlüsse, bei denen in den »Abgangs-Recapitulationen« die Zahl der Briefbeutel oder Briefpakete vorgedruckt war. Die übrigen erhielten Kartenschlüsse nur nach Bedarf. Eine Postanstalt durfte auf eine andere immer nur einen Briefbeutel (mit »ledigen« Briefen und Paketadressen, Geldern und kleinen Geldpaketen) absenden; darin waren auch alle Briefbeutel zu verpacken, die für Postanstalten an den vom Empfangsort abgehenden Seitenstrecken bestimmt waren. Zwischen größeren Postanstalten wurden Briefbeutel-Felleisen an Stelle der Briefbeutel verwandt.

Die Briefbeutel waren auch dann abzusenden, wenn keine Sendungen vorlagen; sie wurden dann von einer Leer-(Vacat-)Karte begleitet.

Es kam damals — wie heute — schon vor, daß der Raum in den Bahnpostwagen nicht ausreichte. Die übrigbleibenden Postgüter wurden dann entweder mit Postwagen befördert, die auf Plateaux gesetzt wurden, oder in Eisenbahngüterwagen verladen, welche die Eisenbahngesellschaften gegen Zahlung der Fracht für die Postsendungen zu stellen hatten. Auf einigen Strecken, wo regelmäßig ein starker Postgüterversand herrschte, wurden die nicht postzwangspflichtigen Güter (Sendungen über 40 Pfund) sogleich der Bahngesellschaft zur Beförderung in ihren Güterwagen gegen Zahlung der Fracht übergeben. War der Verkehr auf einer Strecke schwach (z. B. auf der Strecke Köln–Aachen), so wurden anstatt der Bahnpostwagen Postabteile in Eisenbahn-Güterwagen benutzt; sie waren auf Kosten der Postkasse eingerichtet und entsprachen im Innern ungefähr den Bahnpostwagen. Schließlich wurde mit einzelnen Zügen, wo nur Briefbeutel oder Felleisen auszutauschen waren, ein Postkondukteur mit dem Zuge geschickt, der einen »bestimmten, sichern und geschützten Platz« in einem bedeckten Eisenbahnwagen (in der Regel einem Personenwagen II. Klasse) hatte. Als Grundsatz galt es damals, daß jeder regelmäßige »Dampfwagenzug« mindestens in dieser Art benutzt werden mußte.

Auf größeren Bahnhöfen wurden Posterpeditionen eingerichtet. Es wurde darauf gehalten, daß hier besonders gewandte Beamte tätig waren, wie ein von der Hand des Generalpostmeisters v. Nagler herrührender Aktenvermerk mit folgendem Wortlaut beweist:

»Es scheint wichtig u. rathsam zu seyn, für die Bahnhofs-Expeditionen einen bleibenden Expedienten zu wählen, der Erfahrung sammeln u. benutzen kann. Ein andrer Beamte könnte wohl bisweilen auf dem Bahnhofe mitarbeiten, um als Stellvertreter mit Nutzen eintreten zu können. Besonders kommt es auf conciliante[7]) Manier des Expedienten an.

v. Nagler 27/12«[8]).

Auf den Bahnhöfen waren auch Briefkasten angebracht, die 5 Minuten vor Abgang eines Zuges geleert wurden. Die darin vorgefundenen Briefe wurden der Stückzahl nach in die Recapitulationen eingetragen, und zwar sowohl in die Abgangs-Recapitulationen, mit denen die Ladung den Kondukteuren übergeben wurde, wie in die Eingangs-Recapitulationen, welche die Kondukteure unterwegs für die Empfangsstelle zu fertigen hatten.

Um die Postsendungen beim Einladen in die Bahnpostwagen vor Nässe zu schützen, waren entweder Verladungsschuppen auf den Bahnsteigen für Rechnung der Post erbaut, oder es wurden verdeckte Tragbahren für den Weg von den Güterpostwagen, mit denen die Sendungen zum oder vom Bahnhof gefahren wurden, nach dem Bahnpostwagen und umgekehrt benutzt.

B. Die Einrichtung der Bahnposten.

Wer den ersten Anstoß zur Einrichtung der preußischen Bahnposten gegeben hat, ist aus den Akten nicht genau ersichtlich. Vielleicht ist es der Geheime Kalkulator Meyer gewesen, der mit Erlaubnis des Generalpostamts eine Reise nach Belgien unternommen und dort den (1841 eingerichteten) Bahnpostdienst kennengelernt hatte. Meyers Bericht über seine Reise rührt vom 1. März 1842 her. Er schlug darin u. a. die Einrichtung »ambulanter Brief-Expeditionen« in den Zügen nach dem ausländischen Muster vor, hatte aber kein Glück damit, denn in einer Niederschrift über eine Beratung des Vorschlags im Generalpostamt vom 29. März 1842 heißt es: »... ist für jetzt noch nichts anzuordnen, da ein Nutzen von dergleichen ambulanten Brief-Expeditionen auf Eisenbahnen erst bei Bahnen von größerer Ausdehnung[9]) zu erwarten ist.« Ob diese Auffassung richtig war, kann dahingestellt bleiben. Offenbar stand aber der Einführung der Bahnposten damals noch das umständliche Expeditionsverfahren[10]) hindernd im Wege, das ein nützliches Wirken der Bahnposten unmöglich gemacht hätte.

Die Schienenwege dehnten sich von Jahr zu Jahr weiter aus, der Eisenbahnpostverkehr schwoll immer mehr an, wurde aber auch in gleichem Maße schwieriger. Die Vorteile der schnellen Beförderung ließen sich nicht genügend ausnutzen, eben weil der Dienstbetrieb zu schwerfällig war. Infolgedessen gab es auch bald Klagen in der Öffentlichkeit. Am 20. November 1846 schrieb die Haude und Spenersche Zeitung (später Vossische Zeitung) in Berlin:

»Eine Bemerkung.

Die mannigfachen Verzögerungen in der Beförderung von Briefen und Zeitungen, vermittelst der preußischen und anderer preußischen Eisenbahnen, über welche man im Publikum so sehr klagen hört, würden wahrscheinlich bald aufhören, wenn man das auf den belgischen Eisenbahnen seit langer Zeit eingeführte Verfahren nachahmte, förmliche Post-Bureaus auf den sämtlichen Touren einzurichten, in welchen die Postbeamten, während der Fahrt, die Sortierung, Eintragung und Vertheilung der ihnen

[7]) Die »conciliante Manier« sollten die Beamten, wie die im Anschluß an den Naglerschen Vermerk erlassene Verfügung des Generalpostamts betont, im Verkehr mit den Eisenbahnangestellten üben. Vom Publikum ist in der Verfügung keine Rede. Daraus zu schließen, daß die Post damals keinen Wert auf zuvorkommendes Verhalten der Postbeamten gegenüber den Postbenutzern gelegt hätte, wäre natürlich falsch.

[8]) Es handelt sich um das Jahr 1841.

[9]) Es gab aber damals bereits die Bahn Berlin–Cöthen (eröffnet 10. September 1841).

[10]) Stephan führt in seiner Geschichte der Preußischen Post (S. 809) aus, daß dieses Expeditionsverfahren im wesentlichen auf den Grundformen beruhte, wie sie zur Zeit des Erscheinens der Postordnung vom 26. November 1782 bestanden.

zur Beförderung übergebenen, oder auf den Stationen eingehenden Briefe, Zeitungen und dergl. besorgen. Die Annahme der Briefe auf den einzelnen Stationen und die Abgabe derselben wird durch die Einrichtung von Fächern in den ambulanten Post-Bureaus erleichtert, in welchen, sogleich nach dem Empfange der eingehenden Objecte, diese zusammengelegt und aus denen sie ebenso wieder herausgenommen werden, so bald der Zug an den resp. Orten der Addressen anlangt.«

Der Vorschlag stieß offene Türen ein. Denn das Generalpostamt hatte sich inzwischen schon mit dem Gedanken der Einrichtung von Bahnposten vertraut gemacht. In einem Schreiben an die Erbauer von Bahnpostwagen, Gebr. Haacke in Berlin, vom 30. Januar 1846 heißt es nämlich:

»Bei der weiteren Ausdehnung der Eisenbahnen wird es wahrscheinlich Bedürfnis werden, die Eisenbahnpostwagen zur Aufnahme ambulanter Post-Bureaus einzurichten. Hierdurch wird an und für sich eine veränderte Konstruction derselben bedingt werden, bei der es neben der Herstellung geeigneter Räume zur Beförderung 2er bis 3er Beamten und bequemer Arbeitsplätze für dieselben besonders darauf ankommen wird, einen möglichst ruhigen Gang der Wagen zu erzielen. Es erscheint daher zweckmäßig, daß schon jetzt bei allen Neubauten auf die künftig nötige Benutzung zur Aufnahme von Post-Bureaus Rücksicht genommen, und den Wagen eine Einrichtung gegeben wird, welche jenen Bedingungen entspricht. Hierbei wird aber die Konstruction auf 6 Rädern nicht zu vermeiden sein.«

Ähnlich wird in einem Schreiben vom 30. März 1846 an den Finanzminister v. Flottwell auf die bevorstehende Einrichtung der Bahnposten hingewiesen.

Zu dieser Zeit hatte das Generalpostamt auch bereits mit den Vorarbeiten für ein vereinfachtes Expeditionsverfahren bei den Postanstalten begonnen, das — wie schon gesagt — die unerläßliche Voraussetzung für eine zweckdienliche Tätigkeit der Bahnposten war. Ein wesentliches Verdienst beim Zustandekommen dieses Verfahrens gebührt, wie nebenbei erwähnt sei, dem damaligen Postinspektor im Generalpostamt, späteren Generalpostdirektor Philipsborn. Das neue Verfahren trat am 1. Mai 1849 in Kraft, und an dem gleichen Tage begannen auch die ersten preußischen Bahnposten ihre Fahrten.

Zum Ingangbringen des Bahnpostdienstes hatten schwierige Verhandlungen mit den Eisenbahngesellschaften geführt werden müssen, bei denen es sich im wesentlichen um die Verpflichtung der Gesellschaften zur unentgeltlichen Beförderung der Bahnpostwagen und des Bahnpostpersonals, um die Beschränkung des Postzwanges, Aufhebung oder Beschränkung des Post-Reisepaßwesens (Erteilung von Freipässen) usw. handelte. Auch die Einwilligung der hannoverschen und braunschweigischen Postverwaltung zur unentgeltlichen Durchfahrt der preußischen Bahnposten durch hannoversches und braunschweigisches Gebiet hatten eingeholt werden müssen. An allen diesen Arbeiten war Philipsborn ebenfalls in erster Linie beteiligt. Fast sämtliche Schreiben und Verfügungen, die sich mit der Einrichtung der Bahnposten beschäftigen, rühren von seiner Hand her.

Die Leitung des Bahnpostdienstes wurde acht neu geschaffenen, dem Generalpostamt unmittelbar unterstellten[11]) »Post-Speditions-Ämtern« übertragen. Ihre Aufgabe sollte darin bestehen:

»a) die pünktliche Beförderung und richtige Leitung der Briefpostgegenstände zwischen den Ortspostanstalten der Strecke und nach und von Zweigstrecken sowie den unverzüglichen Übergang der Briefpostgegenstände auf anschließende Strecken zu sichern;

b) einen unaufgehaltenen Fahrpostverkehr zwischen den Postanstalten der Strecke und nach und von den mit derselben in Zusammenhang stehenden übrigen Strecken zu vermitteln;

c) die sachkundige Übersicht und umsichtige Leitung der Sendungen, Ordnung und Regelmäßigkeit im Postbetriebe auf der Eisenbahn zu verstärken.«

Die Postspeditionsämter erhielten fortlaufende Nummern; ihre Sitze waren in Berlin (1—4), Breslau (5), Halle (Saale) (6), Magdeburg (7) und Deutz (8). An der Spitze standen Postsekretäre. Die in den Zügen tätigen Bahnposten erhielten die Bezeichnung »Post-Speditions-Bureaus« mit der Nummer ihres Amts und der befahrenen Strecke, z. B. »Post-Speditions-Bureau Nr. 1 Berlin Magdeburg«. Das Personal umfaßte insgesamt 100 Beamte. Die Beamten des unteren Dienstes, die »Postkondukteure«, die bisher den Dienst in den Bahnpostwagen versehen hatten, blieben zunächst noch ihren Ortspostanstalten unterstellt, wurden aber, da sich aus diesem Verhältnis bald Schwierigkeiten aller Art ergaben, am 1. Januar 1850 den Speditionsämtern überwiesen.

Einzelheiten über die ersten Speditionsämter und die von ihnen befahrenen Strecken ergibt die nebenstehende Zusammenstellung.

Die Angaben über die befahrenen Strecken und den täglichen Zugverkehr sind einem Aufsatz »Über die Einrichtung und das Expeditionsverfahren in den preußischen Postspeditions-Bureaux« in Hüttners Beiträgen zur Kenntnis des Postwesens[12]) entnommen, den ein preußischer Postbeamter in Berlin geschrieben hat. Sie können wohl als einwandfrei gelten. Die Akten enthalten über diesen Punkt nichts Genaues. Aus der nachstehenden Übersichtskarte (Abb. 4), die dem Aufsatz »Das fünfzigjährige Jubiläum der Bahnposten«[13]) entnommen ist und die preußischen Eisenbahnlinien von 1849 darstellt, ist zu ersehen, wie die Strecken damals liefen. Über die Einrichtung der ersten Bahnpostwagen bringt der Aufsatz ebenfalls einige Nachrichten, die den Zustand, wie die Akten beweisen, richtig wiedergeben, anderseits auch erkennen lassen, wie sich die Ausstattung der Wagen in den Augen der fachkundigen Zeitgenossen darstellte[14]).

Die Bahnposten erfüllten durchaus die Erwartungen, die man in sie gesetzt hatte. Dies kommt verschiedentlich in Schreiben des Generalpostamts an fremde Verwaltungen zum Ausdruck, die Erkundigungen über die neue Einrichtung einzogen. So heißt es in einem Schreiben vom 10. Februar 1852 an die Hannoversche Generalpostdirektion: »Durch die Mitfahrt des ambulanten Bureaus wird erfahrungsgemäß beim ganzen Posttransport eine

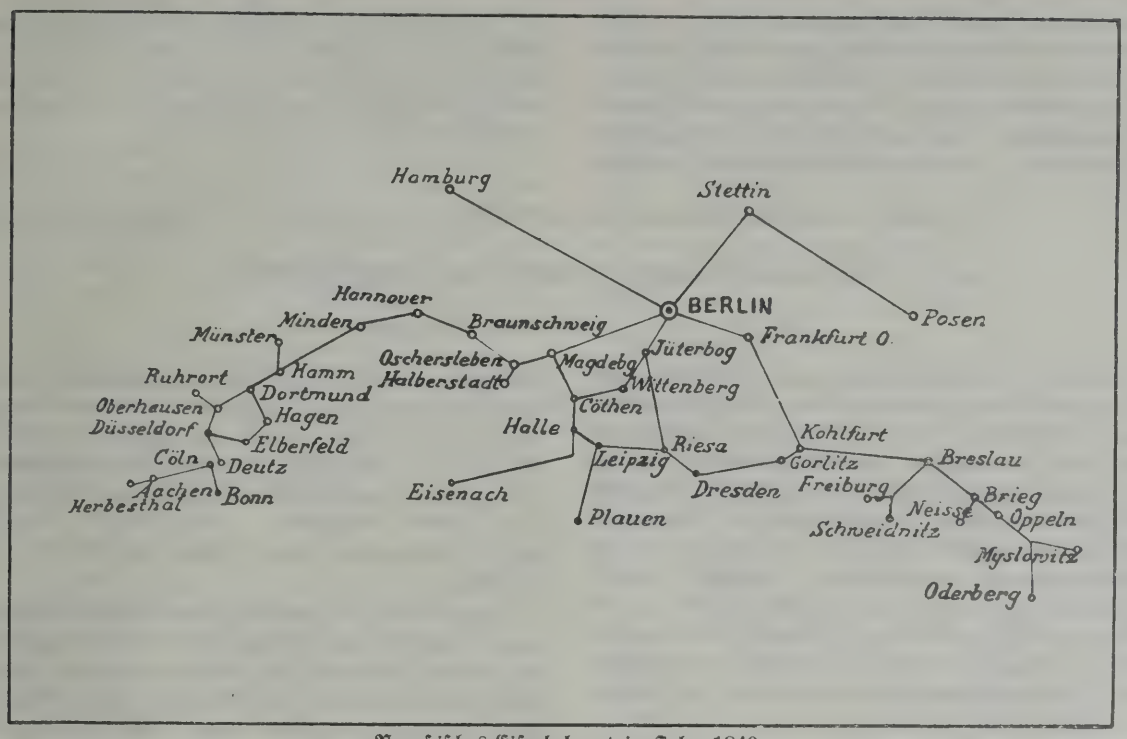
[11]) Damals waren alle Postämter noch dem Generalpostamt unmittelbar unterstellt. Sie wurden erst — wie auch die Speditionsämter — am 1. Januar 1850 den neugeschaffenen Oberpostdirektionen zugeteilt.

[12]) Leipzig 1850, S. 121 ff.

[13]) Archiv 1899, S. 587 ff.

[14]) Die weitere Entwicklung des Baues der Bahnpostwagen stellt erschöpfend der Aufsatz dar »Die Entwicklung des Baues der Bahnpostwagen bei der Preußischen und der Reichs-Postverwaltung« von Lathe, Archiv 1917, S. 89 ff.

Abb. 4.



Preußisches Eisenbahnnetz im Jahre 1849.

Nr. des Post-Spedition-Amts	Sitz	Erster Leiter	Befahrene Strecken	Verkehr täglich
1	Berlin	Postsekretär Siebers ...	Berlin–Magdeburg und zurück	2 mal
			Berlin–Minden und zurück	1 »
2	Berlin	Hofpostsekretär Schülke..	Berlin–Leipzig (über Cöthen) und zurück	2 mal
			Berlin–Wittenberg, Wittenberg–Leipzig und zurück	1 »
3	Berlin	Postsekretär Bouché....	Berlin–Hamburg und zurück	1 mal
			Berlin–Wittenberge, Wittenberge–Hamburg und zurück	1 »
			Berlin–Posen und zurück	1 »
			Berlin–Woldenberg, Woldenberg–Posen und zurück	1 »
			Berlin–Stettin und zurück	1 »
4	Berlin	Postsekretär Rüdenberg .	Berlin–Breslau und zurück	1 mal
5	Breslau	Postsekretär Jantzen....	Breslau–Oderberg und zurück	1 mal
			Breslau–Myslowitz und zurück	1 »
			Breslau–Oppeln und zurück	1 »
6	Halle (Saale)	Postsekretär Kurzmann..	Halle–Eisenach und zurück	2 mal
			Halle–Erfurt, Erfurt–Eisenach und zurück ...	1 »
7	Magdeburg.....	Postsekretär Körner	Magdeburg–Cöthen und zurück	3 mal
			Magdeburg–Halberstadt und zurück.....	2 »
8	Deutz	Postsekretär Ritter.....	Deutz–Minden und zurück.....	2 mal
			Deutz–Hamm und zurück	1 »

größere Ordnung, Sicherheit und Festigkeit erreicht.« Das Interesse, das die fremden Postverwaltungen den preußischen Bahnposten entgegenbrachten, war überhaupt sehr rege. Verschiedentlich wurden Bahnposten von Angehörigen fremder Verwaltungen, z. B. der mecklenburg-schwerinschen, bayerischen, schweizerischen, österreichischen Post begleitet, welche die Einrichtungen kennenlernen wollten. Andere Verwaltungen ließen sich ganz ausführlich, z. T. auf vorbereiteten Fragebogen, über das preußische Bahnpostwesen unterrichten. So ist mit Sicherheit anzunehmen, daß die preußischen Einrichtungen zahlreichen fremden Postverwaltungen als Vorbild bei Schaffung ihrer Bahnposten gedient haben.

(Schluß folgt.)

Die erste Telegraphenlinie in Deutschland.

Von Dr. Georg Bessel, Bremerhaven.

Am 1. Mai 1927 feierte Bremerhaven, der bremische Seehafen an der Wesermündung, das Jubiläum seines 100jährigen Bestehens. Der Tag bot den Anlaß zur Herausgabe einer »Geschichte Bremerhavens«[1]), die sich nicht nur mit der eigentlichen Stadtgeschichte, sondern ausführlich auch mit der Entwicklung der bremischen Schiffahrt und der Häfen beschäftigt. Sie gab auch die Gelegenheit, von neuem auf die wenig bekannte Tatsache hinzuweisen, daß Bremerhaven der Endpunkt der ersten größeren Telegraphenlinie in Deutschland, ja überhaupt auf dem europäischen Festland, gewesen ist. Die Entstehungsgeschichte dieser Telegraphenleitung ist merkwürdig genug, um auch außerhalb des Kreises der bremischen Heimatgeschichte, in der sie bisher allein behandelt zu sein scheint, einige Beachtung zu finden.

Zunächst ist es ein sinnreiches Zusammentreffen, daß dasselbe Jahr (1847), in dem diese Telegraphenlinie eröffnet wurde, den bremischen Häfen auch die beiden andern großen Verkehrsmittel, die das 19. Jahrhundert neu geschaffen hat, brachte: am 19. Juni 1847 traf der erste Ozeandampfer — der erste, der überhaupt zwischen Amerika und dem europäischen Festland verkehrte — von New York in Bremerhaven ein, und ein halbes Jahr später, am 12. Dezember, wurde die erste Eisenbahn, die Bremen berührte, die Strecke nach Hannover, dem Verkehr übergeben. Und ein merkwürdiger Zufall ist es auch, daß der bremische Senat an demselben Tage, an dem er die Erlaubnis zur Anlage des elektrischen Telegraphen gab, auch dem Unternehmer eines optischen Telegraphen für die gleiche Strecke von Bremen nach Bremerhaven die Genehmigung erteilte. Bremens weitschauender Bürgermeister Johann Smidt, der Gründer Bremerhavens, schrieb damals an die hannoversche Regierung, indem er die Gewährung der Bauerlaubnis auch von seiten Hannovers, durch dessen Gebiet die Leitung ja hindurchgehen mußte, befürwortete: wenn neben dem optischen noch ein elektromagnetischer Telegraph angelegt werde, so könne das ja »nichts schaden«, da man auf diese Weise am besten erproben könne, welches System das leistungsfähigere sei!

Der Plan einer optischen Telegraphenverbindung zwischen Bremen und seinem Seehafen wurde bereits seit langer Zeit erwogen. Es hatte aber 5 Jahre gedauert, bis der Unternehmer, ein Kaufmann J. L. Schmidt aus Altona, die Zustimmung der hannoverschen Regierung erhielt, und da begann dann schon der überlegene Wettbewerb der Elektrizität sich bemerkbar zu machen. Der optische Telegraph hat denn auch nur wenige Jahre bestanden. Daß er sich überhaupt noch so lange neben dem elektrischen halten konnte, hatte vor allem zwei Gründe: einmal ermöglichte nur er einen telegraphischen Verkehr mit den Zwischenstationen, deren es auf der 66 km langen Strecke fünf gab, während der elektrische ohne Unterbrechung von Bremen nach Bremerhaven führte, und dann war durch eine Anschlußlinie, die von Bremerhaven nach der Elbe und damit an die seit 1836 bestehende optische Telegraphenlinie Hamburg–Cuxhaven heranführte, eine telegraphische Verbindung zwischen Hamburg und Bremen hergestellt. Eine geplante Weiterführung von Bremen nach Holland kam aber bereits nicht mehr zustande.

Der elektrische Telegraph nun wurde nicht etwa von einem Techniker oder einem Gelehrten begründet, sondern von einem Seemann. Es war der Kapitän Johann Wilhelm Wendt, der 1802 in Bremen geboren war. Wendt war ein unternehmender Mann. Als 32jähriger hatte er bereits viermal die Erde umsegelt, und zwar auf einem Schiffe, das im Auftrage der preußischen Seehandlung seine Reisen machte. Er war erst Untersteuermann, dann Obersteuermann und die letzten beiden Male (1830—32 und 1832—34) Kapitän des Schiffes gewesen. Wendt hat dabei auch wertvolle wissenschaftliche Beobachtungen gemacht, die ihm ein besonderes Lob von Alexander von Humboldt eingetragen haben. Seit 1835 lebte er als Kaufmann in Bremen. Er war der Schwiegersohn von Johann Lange, dem Gründer und Besitzer einer schon damals sehr berühmten Werft in Vegesack, aus der später der Bremer Vulkan hervorgegangen ist.

Schon gegen Ende der 30er Jahre beschäftigte sich Wendt mit dem Plane, die Nachrichtenübermittlung zwischen Bremen und Bremerhaven zu verbessern. Sie war von besonderer Wichtigkeit für den bremischen Handel, weil damals, 50 Jahre vor der Vertiefung der Unterweser, kein einziges Seeschiff bis nach Bremen selbst hinaufkommen konnte und sich daher der gesamte bremische Schiffsverkehr in Bremerhaven abspielte. Einen entscheidenden Fortschritt für diese Pläne brachte aber erst das Jahr 1843. Damals war Wendt in England und lernte dort den ersten zu Verkehrszwecken benutzten Telegraphen kennen, den es in Europa gab. Er bestand auf der Strecke London–Slough. Wendt beschloß sofort, die neue Erfindung zu studieren. Aber das war nicht so einfach; die ganze Einrichtung wurde damals noch sehr geheimnisvoll behandelt. Die Apparate waren versiegelt und die Beamten eidlich zum Schweigen verpflichtet. Apparate zu kaufen, erwies sich ebenfalls als unmöglich. Aber der hartnäckige Bremer ließ sich durch diesen Mißerfolg nicht abschrecken. Nach seiner Rückkehr begann er auf eigene Faust mit Leidenschaft Versuche zu machen. »Sein ganzer Zustand soll damals ein wirklich krankhaft exaltierter gewesen sein«, berichtet der Schwiegersohn Wendts, Dr. Edmund Rothe, in einer kurzen Lebensgeschichte[2]). Mit Hilfe eines geschickten Bremer Me-

[1]) Erschienen im Verlag von F. Morisse, Bremerhaven.

[2]) Im VIII. Band der Abhandlungen, herausgegeben vom Naturwissenschaftlichen Verein zu Bremen (1884).

anikers erreichte er endlich sein Ziel. Es glückte ihm, nächst in seinem eigenen Hause vom Erdgeschoß nach m zweiten Stock zu telegraphieren. Dann wiederholte seine Versuche in den Räumen, in denen die Kaufleute h jeden Mittag vor der Börse zu versammeln pflegten. ier hatte er das richtige Publikum gefunden. Es ge- ng ihm, mehrere einflußreiche Kaufleute für seinen Plan gewinnen. Nachdem die obrigkeitlichen Genehmigungen teilt waren, wurde im Frühjahr 1846 unter dem Namen Bremer Telegraphen-Verein« eine Aktiengesellschaft zur eldbeschaffung für das Unternehmen gegründet. Wendt tte die Kosten auf 1275 Taler für die Meile, im ganzen uf 14 000 Taler berechnet. Der Patentinhaber in Lon- on hatte die ganze Anlage auf 228 000 Taler veran- hlagt! Die Gesellschaft hielt sich an die Wendtsche Be- echnung und wurde nicht enttäuscht. In 64 Aktien zu je 50 Talern wurde ein Kapital von 16 000 Talern aufge- racht. Wendt glaubte einen Gewinnanteil von 7 v H erſprechen zu können, in Wirklichkeit betrug er bald 30 is 40 v H.

Die schwerste Arbeit sollte jedoch erst bei der Aus- ührung des Planes beginnen. Vor allem die Beschaffung er Baustoffe verursachte große Mühe. Den Fabrikanten, ie ja noch keinerlei Erfahrung besaßen, mußte alles genau orgeschrieben werden. Eine ausführliche Darstellung ller technischen und geschäftlichen Einzelheiten, deren Wiedergabe hier zu weit führen würde, findet sich in der enannten Abhandlung von Rothe. Im Juni 1846 war lles beisammen, auch die Apparate — Nadel-Telegraphen- pparate nach dem System von Wheatstone und Cooke — on dem Mechaniker Brüggemann in Bremen geliefert, nd die Legung der Leitung konnte beginnen. Im Sep- ember war man damit fertig. Durch die Geeste, den einen Nebenfluß der Weser bei Geestemünde, wurde an- angs ein Kabel gelegt. Da es jedoch durch Anker be- chädigt wurde, zog man später den Draht in einer Höhe on 30 m über den Fluß. 1858 kehrte man wieder zum Kabel zurück.

In der Öffentlichkeit hatte man inzwischen begonnen, ch lebhaft mit der neuen Erfindung zu beschäftigen. Das Zutrauen scheint in weiten Kreisen — ebenso wie in der Regierung — nicht allzu groß gewesen zu sein. Nicht enige befürchteten sogar Gefahren für die öffentliche Sicherheit, besonders bei Gewittern. Der »Bürger- reund«, das Unterhaltungsblatt der kleinen Leute in Bremen, brachte im Herbst 1846 zahlreiche Einsendungen, ie vor dem Telegraphen warnten. Zum mindesten ver- ngte man, daß während des Jahrmarktes die Drähte über der Stadt abgenommen würden! Die Landleute waren in schwerer Sorge, ob nicht von den mit Elektrizität gefüllten Drähten, die jetzt an den Wegen entlang gezogen werden sollten, nachteilige Wirkungen für das Gedeihen der Feldfrüchte und Gefahren für die Bewohner ausgehen würden, und sie wollten von dem »Stoff, aus dem unser Herrgott die Donnerwetter macht«, doch lieber nichts wissen! Ein etwas beherzterer Zeitgenosse jedoch ver- spottete seine furchtsamen Mitbürger, indem er Schauer- geschichten erzählte, wie in Amerika durch Blitzschläge in Telegraphenleitungen ganze Regimenter vernichtet, große Schiffe kilometerweit fortgeschleudert seien u. dgl.

Ungeachtet aller dieser Gefahren begann nun aber doch der Telegraph am 19. November 1846, wie die »Weser-Zeitung« berichtet, »seine wundersame Arbeit«. Das erste Telegramm, von Bremen nach Bremerhaven, hatte folgenden Wortlaut: »Möge diese telegraphische Anlage sich zum allgemeinen Nutzen stets bewähren, der guten Nachrichten viel, der schlimmen so wenig als möglich bringen und so zu Bremens Flor und Gedeihen mitwirken und beitragen helfen.« Von Bremerhaven wurde dann die Ankunft eines Schiffes gemeldet, das mit seinem berühmten Namen anscheinend besonders für diese feierliche Stunde bestellt war: es hieß »Goethe«. Am 1. Januar 1847 wurde die Telegraphie zur öffentlichen Benutzung freigegeben.

In den nächsten Jahren wurden dann überall in Deutschland und den Nachbarländern Telegraphenlinien angelegt. Kapitän Wendt erhielt von allen Seiten Anerbieten, unter den vorteilhaftesten Bedingungen ähnliche Unternehmungen ins Werk zu setzen. Er entschied sich für Rußland. Aber auf der Reise dorthin erkrankte er in Hamburg und starb in seiner Vaterstadt, in die er noch hatte zurückkehren können, am 6. Juni 1847.

Der Bremer Telegraphen-Verein stellte bereits 1850 statt der Nadel-Telegraphen-Apparate zwei aus New York bezogene Morse-Relief-Schreibapparate ein. Während bis dahin zwei Leitungsdrähte nötig gewesen waren, brauchte man jetzt nur noch einen und konnte den freigewordenen zur Verlängerung der Linie über Bremerhaven nach Cuxhaven verwenden, wo man den Anschluß an die bereits 1848 fertiggestellte Strecke Hamburg–Cuxhaven erreichte. Die neue Linie wurde 1854 vom hannoverschen Staate übernommen. Die alte Stammlinie aber blieb im Besitz des Vereins, bis sie 1869 an die neugeschaffene Telegraphenverwaltung des Norddeutschen Bundes überging.

Schriftwerke.

Tabellarius. Revue historique internationale des postes. Publiée par Paul Gerhard Heurgren, rédacteur des postes, Stockholm. Administration de la revue: Rödabergsgatan 8, Stockholm Va (Suède).

Der bekannte schwedische Postfachmann und Schrift- eller Heurgren in Stockholm hat der Öffentlichkeit das ste Heft einer neuen Zeitschrift übergeben, die es sich zur ufgabe gestellt hat, ein Sammelpunkt für internationale ostgeschichtliche Forschungen zu sein. In einem Vorwort, as sich an die Postverwaltungen und Postbediensteten ller Länder richtet, erläutert der Herausgeber Zweck und iele der Zeitschrift. Er weist mit Recht darauf hin, daß das Studium der Postgeschichte und die Kenntnis der Vergangenheit die unerläßliche Voraussetzung für die gründliche und ersprießliche Behandlung aller postalischen Probleme der Gegenwart seien. Die großen Erfolge, die der Altmeister des deutschen Postwesens, der Schöpfer des Weltpostvereins, Stephan, in seiner dienstlichen Laufbahn zu verzeichnen hatte, verdankte er im wesentlichen seiner hervorragenden Kenntnis der preußischen Postgeschichte. Welcher Wert postgeschichtlichen Studien zuzumessen ist, ergibt auch die Tatsache, daß gerade in den besteingerichteten und bestgeleiteten Postverwaltungen sich zahlreiche Fachleute mit postgeschichtlichen Forschungen befassen. Trotz des internationalen Charakters der Post aber be-

schränken sich die geschichtlichen Studien in der Regel auf das Studium der Postgeschichte des eigenen Landes. Selten werden die in fremden Ländern vorhandenen Quellen herangezogen. Das ist ein Mangel. Denn gerade die Kenntnis dieser Quellen ist oft von großem Wert für die Kenntnis der Postgeschichte des eigenen Landes. Viel wertvolles Material liegt unerschlossen in den Archiven fremder Länder und harrt der Veröffentlichung.

Heurgren bezeichnet als Ziele der neuen Zeitschrift:

a) den Forschern auf dem Gebiet der Postgeschichte aller Länder zu zeigen, wo sie das sie interessierende Material finden können,
b) die Lösung der Probleme, die die Postgeschichte aufgibt, zu erleichtern, da die Lösung nur durch Zusammenarbeit möglich ist,
c) engere Beziehungen zwischen allen denen herzustellen, die sich mit den erörterten Fragen befassen wollen.

Die neue Zeitschrift soll vierteljährlich, jährlich also in vier Nummern erscheinen. Sie soll regelmäßig Artikel in deutscher, englischer und französischer Sprache bringen; ausnahmsweise sollen auch Artikel in spanischer, italienischer und schwedischer Sprache, auch in Esperanto erscheinen. Umfangreichere, in sich geschlossene Artikel sollen den einzelnen Nummern als Sonderbeilage beigefügt werden, damit sie je nach dem Geschmack des Lesers besonders gesammelt werden können.

Das vorliegende erste Heft der Zeitschrift enthält außer dem Vorwort die Besprechung eines umfangreichen französischen Werkes: Etude sur les messageries et les postes. D'après des documents métalliques et imprimés. Paris 1925. Dem Heft sind ferner zwei Sonderbeilagen beigefügt:

1. Bibliographie über schwedische Postverordnungen aus den Jahren 1541—1646 von Paul Gerhard Heurgren, Oberpostsekretär in Stockholm (20 S.);
2. Botenabzeichen in Deutschland von Dr. Alfred Karll, Postrat in Frankfurt a. M. (12 S. mit zahlreichen Abbildungen).

Der Gedanke, eine internationale posthistorische Zeitschrift herauszugeben, kann nur begrüßt werden. Wenn der Herausgeber am Schlusse des Vorworts dem Wunsche und der Hoffnung Ausdruck gibt, daß die Zeitschrift recht viele Mitarbeiter finden möge, so ist die Annahme wohl berechtigt, daß es dem verdienten schwedischen Postfachmann an werktätiger Mitarbeit der Forscher aller Länder nicht fehlen wird. Der Bezug der Zeitschrift kann allen, die sich mit postgeschichtlichen Fragen befassen, nur empfohlen werden. Wer sich über den Wert der Zeitschrift unterrichten will, überweise der Redaktion des »Tabellarius«, Rödabergsgatan 8, Stockholm Va (Schweden) — Postscheck Nr. 2520 — 4 schwedische Kronen; er erhält dafür die laufenden Nummern des Jahrgangs.

Gerichtliche Entscheidungen.

A. Aus dem Telegraphen- und Fernsprechrecht.

1. Nachdruck des amtlichen Fernsprechbuchs (§ 14 der Fernsprechordnung vom 15. Februar 1927, Amtsbl des RPM S. 65) ist strafbar.

— Oberstes Landesgericht München vom 7. Juli 1927, II 207. 27 —

Für den Rechtsbegriff des Schriftwerks im Sinne des LitUG legt die Strafkammer denselben Begriff zugrunde, wie die Rechtsprechung des RG, insbesondere das Urteil vom 21. April 1925 (vgl. Archiv 1925 S. 295), wonach das amtliche Fernsprechbuch für einen einzelnen Oberpostdirektionsbezirk als ein Schriftwerk i. S. des LitUG angesehen worden ist. Nach der tatsächlichen Feststellung der Strafkammer[1]) handelt es sich bei der Herstellung des Fernsprechbuchs, und zwar auch hinsichtlich des Nummernverzeichnisses des Fernsprechbuchs, nicht um eine rein mechanische Tätigkeit, sondern um eine individuelle geistige Tätigkeit. Mit Unrecht beruft sich die Revision auf § 16 LitUG. Das Fernsprechbuch der OPD Regensburg ist nicht bloß für den amtlichen Gebrauch der Postbehörden, sondern zugleich zum Gebrauch für die Fernsprechteilnehmer und für die Benutzer der Fernsprecheinrichtungen bestimmt. Der Irrtum, demzufolge der Angeklagte geglaubt hat, zu dem Nachdruck des amtlichen Fernsprechbuchs ohne Einwilligung der OPD Regensburg befugt zu sein, betrifft den Inhalt des anzuwendenden Strafgesetzes und steht der Annahme der Vorsätzlichkeit und Strafbarkeit der Handlungsweise nicht entgegen.[2])

[1]) Das LG München hatte hierüber ausgeführt: »bei der Zusammenstellung des Manuskripts für ein Telephonbuch handelt es sich nicht um eine rein mechanische Tätigkeit untergeordneter Organe, die nur in der Berichtigung und Ergänzung einer einfachen Kartei bestehe, sondern um eine individuelle geistige Tätigkeit, die außer systematischer Genauigkeit auch umfassende Kenntnisse auf anderem, besonders auf technischem Gebiete voraussetzt. Nur wer über diese Kenntnisse verfügt, kann das Telephonbuch zu einem derart vollendetem Schriftstück gestalten, wie es für die reibungslose Abwicklung des Fernsprechverkehrs und die bestmögliche Ausnützung der Fernleitungen unerläßlich ist. Dies gilt nach dem Gutachten des Sachverständigen OPJ K. besonders auch von dem Nummernverzeichnis des Telephonbuches«.

2. Umfang der Ersatzansprüche des Hauseigentümers aus der Hausbesitzererklärung (§ 12 der Fernsprechordnung vom 15. Februar 1927, Amtsbl des RPM S. 65).

— OLG Dresden vom 16. Juni 1927, 1 O 8. 26 —

Aus den Gründen:

»Der DRP liegt eine nach §§ 249 ff. BGB zu beurteilende vertraglich übernommene Schadensersatzpflicht dem Hauseigentümer gegenüber ob, wenn infolge eines Gestänges das Gebäude beschädigt wird. Nicht zutreffend ist jedoch die Annahme des LG, daß der Hauseigentümer im Falle einer solchen Beschädigung grundsätzlich nur Wiederherstellung und Ersatz in Geld erst nach Ablauf einer gemäß § 250 BGB dem Ersatzpflichtigen gestellten Frist verlangen könne. § 249 Satz 2 BGB gibt dem Gläubiger das Recht, bei Beschädigung einer Sache für die Wiederherstellung nach seinem eigenen Ermessen Sorge zu tragen und den dazu erforderlichen Geldbetrag von dem Ersatzpflichtigen zu verlangen. Dieses Recht ist auch durch den zwischen den Parteien geschlossenen Vertrag (Hausbesitzererklärung und Gegenerklärung der DRP) nicht beseitigt oder beschränkt worden.«[3])

[2]) Die Entscheidung entspricht der ständigen Praxis der Gerichte. Vgl. darüber Neugebauer, Fernsprechrecht S. 137 und Anm. 5 daselbst die bisherige Rechtsprechung.

[3]) In der Sache selbst hat das OLG die Klage des Hauseigentümers abgewiesen. Die obige Rechtsansicht des OLG Dresden unterliegt indessen Bedenken. Das OLG Celle hat mit Urteil vom 20. November 1917 (Archiv 1923 S. 72) einen anderen Standpunkt vertreten.

B. Aus anderen Rechtsgebieten.

1. Zur Auslegung des § 12 des Unfallfürsorgegesetzes (UfG) vom 18. Juni 1901 (RGBl S. 211).

Urteil des Oberlandesgerichts Königsberg vom 24. Februar 1927 — 5 U 361. 26.

Der Oberpostschaffner P. wurde am 12. Dezember 1922 bei Ausführung der Ortsbriefzustellung von einem Bullen, der dem inzwischen verstorbenen Ehemann K. der Beklagten gehörte, zu Boden geworfen. Er erlitt einen Rippenbruch und eine Nervenerschütterung und trat zum 1. Oktober 1923 in den dauernden Ruhestand. Die Deutsche Reichspost zahlte seitdem, da sie die dauernde Dienstunfähigkeit als Unfallfolge ansah, Unfallruhegehalt und die notwendig werdenden Kosten des Heilverfahrens. Die Beklagte ist Erbin ihres verstorbenen Ehemanns. Die Deutsche Reichspost nahm daher die Beklagte auf Erstattung der von ihr (DRP) nach dem Unfallfürsorgegesetz an P. und später an dessen Hinterbliebene zu zahlenden Unfallbezüge in Anspruch. Sie stützte den Erstattungsanspruch auf § 12 UfG und begründete ihn damit, daß die Schadensersatzansprüche, die dem P. gegen die Beklagte zustünden, in Höhe der Unfallbezüge auf die DRP kraft Gesetzes übergegangen seien. Die Beklagte hat der Klage der DRP. gegenüber den Einwand erhoben, daß dem P. Schadensersatzansprüche, die auf die Klägerin übergegangen wären, nicht zuständen und daß auch die Klägerin selbst gar nicht geschädigt sei. Sie hält die Klage auch aus dem Grunde für unbegründet, weil P. in einem Vorprozeß, den er mit dem Ehemann K. geführt habe, am 27. Juni 1923 vergleichsweise gegen Zahlung einer Abfindung auf alle Ansprüche, die er aus dem Unfall geltend gemacht hätte oder in Zukunft geltend machen könnte, verzichtet hätte.

Das Landgericht verurteilte die Beklagte nach dem Klageantrage. Die Berufung der Beklagten ist zurückgewiesen worden.

Aus den Gründen:

»Die form- und fristgerechte Berufung konnte keinen Erfolg haben. Der Klageanspruch ist aus §§ 12 Abs. 3 UfG in Verbindung mit §§ 823, 833 BGB schlüssig begründet. Gemäß § 1 UfG erhalten Beamte der Reichszivilverwaltung, welche in reichsgesetzlich der Unfallversicherung unterliegenden Betrieben beschäftigt sind, wenn sie infolge eines im Dienst erlittenen Betriebsunfalles dauernd dienstunfähig werden, als Pension $66^2/_3$ v H ihres jährlichen Diensteinkommens oder, falls dem Verletzten nach anderweiter gesetzlicher Reglung ein höherer Betrag zusteht, diesen. Nach § 1 Abs. 6 UfG sind dem Verletzten nach dem Wegfall des Diensteinkommens die noch erwachsenden Kosten des Heilverfahrens zu ersetzen. Nach § 2 des UfG erhalten die Hinterbliebenen solcher Beamten, wenn diese infolge eines im Dienst erlittenen Betriebsunfalls gestorben sind, ein Sterbegeld und eine Rente. In Höhe der auf Grund der angezogenen Gesetzesbestimmungen geleisteten Zahlungen gehen die Ansprüche des Entschädigungsberechtigten gegen Dritte auf die Betriebsverwaltung über (§ 12 UfG). Der Betrieb der Postverwaltung unterliegt nach § 537 Ziff. 5 der RVO der Unfallversicherung. P. befand sich auf einem dienstlichen Bestellgange im Postbetriebe, das Tatbestandsmerkmal des im Dienst erlittenen Betriebsunfalls' ist daher gegeben. Es genügt zur Annahme eines Betriebsunfalls, daß der Unfall durch die Gefahren des täglichen Lebens verursacht ist, wenn ihnen der Versicherte durch seine Berufstätigkeit ausgesetzt war.

Dem Verletzten, Oberpostschaffner P., steht gegen die Beklagte ein Schadensersatzanspruch gemäß §§ 823, 833 BGB zu. Nach dem unstreitigen Sachverhalt ist er auf einem Bestellgange am 12. Dezember 1922 von einem Bullen des verstorbenen Ehemannes der Beklagten umgerannt. Nach dem Unfalle sind bei P. nervöse Krankheitserscheinungen aufgetreten. Da bei ihm nach den übereinstimmenden eidlichen Bekundungen von Dr. P., der P. bereits vorher behandelt hat, und dem Vorgesetzten des P., Zeugen G., derartige nervöse Erscheinungen vor dem Unfall nicht bemerkt worden sind, sieht der Senat in Übereinstimmung mit dem Vorderrichter es für erwiesen an, daß die Krankheitserscheinungen auf den Unfall zurückzuführen sind. Den ursächlichen Zusammenhang zwischen dem Unfall und den nervösen Erscheinungen, die zur Pensionierung des P. geführt haben, ergibt auch das Gutachten des Prof. Dr. M. Wegen seiner nervösen Erkrankung ist dann P. zum 1. Oktober zur Ruhe gesetzt worden und ist damit seines Gehalts verlustig gegangen. Die Haftung für diesen durch den Unfall verursachten Schaden traf den Ehemann der Beklagten nach §§ 823 Abs. 2 und 833 BGB. Er hat dem § 40 Abs. 2 der Polizeiverordnung der Stadt H. vom 23. Januar 1911 entgegengehandelt, der sich unzweifelhaft auch auf Bullen der Art und des Alters, wie der des Ehemanns der Beklagten es war, bezieht. Der Ehemann der Beklagten hat die Polizeiverordnung schuldhaft übertreten. Es war seine Sache, dafür zu sorgen, daß der Bulle mit verbundenen Augen geführt wurde und mit einem Nasenring versehen war. Hätte er die Vorschrift befolgt, wäre der Unfall nicht eingetreten. Eine Polizeiverordnung zum Schutze des Verkehrs ist aber ein Schutzgesetz im Sinne von § 823 Abs. 2 BGB. Im übrigen haftete der Ehemann K. auch als Tierhalter nach § 833 BGB. Die Feststellung, daß er schuldhaft gegen § 40 der Polizeiverordnung vom 23. Januar 1911 verstoßen hat, schließt den Entlastungsbeweis aus § 833 Satz 2 aus. Gerade im vorliegenden Falle hätte der Ehemann der Beklagten besondere Sorgfalt aufwenden müssen, da der Bulle bereits am Tage zuvor entwichen war und sich nur mit Mühe hatte einfangen lassen. Die Beklagte kann sich demgegenüber auch nicht darauf berufen, daß die Leute, die den Transport leiteten, sich bereits jahrelang bewährt hatten. Die Schadensersatzpflicht des Ehemanns der Beklagten ist auf die Beklagte als dessen Erbin übergegangen. Ein mitwirkendes Verschulden des P. im Sinne von § 254 BGB ist durch die Beweisaufnahme widerlegt. Der Schaden des P. besteht — abgesehen von den Heilungskosten — in dem Verlust seines Diensteinkommens. Wäre P., wie die Beklagte behauptet, sowieso abgebaut worden, so würde es an dem ursächlichen Zusammenhang zwischen dem Unfall und diesem Schaden fehlen, denn der Abbau hätte auch den Verlust des Diensteinkommens zur Folge gehabt. Die Behauptung der Beklagten ist aber beweislos geblieben. Das Gegenteil ergibt die Aussage des Postdirektors G. Danach wäre P. für den Abbau in keinem Falle in Frage gekommen, da der Wert seiner dienstlichen Leistungen sehr gut war.

Unbegründet ist nach der feststehenden Rechtsprechung des Reichsgerichts (Bd. 63 S. 382 ff.; Bd. 73 S. 216; Bd. 80 S. 50; Bd. 82 S. 192), der der er-

kennende Senat gefolgt ist, auch der Einwand, dem P. sei insoweit kein Schaden entstanden, als er einen Ruhegehaltsanspruch gegen das Reich habe, nur die Differenzbeträge zwischen Gehalt und Ruhegehalt seien sein Schaden, darüber hinaus könnte daher auch nicht ein Schadensersatzanspruch auf die Klägerin übergegangen sein. Indem das UFG positiv bestimmt, daß die Schadensersatzansprüche gegen Dritte in Höhe der nach ihm dem im Dienste verunglückten Beamten geschuldeten Leistungen auf das Reich übergehen, hat es damit zugleich ausgesprochen, daß sie *insoweit* ungeachtet dieser Leistungen als bestehend zu gelten haben (RG Bd. 73 S. 216).

Die Behauptung der Beklagten, die Pensionierung des P. sei keine notwendige Folge des Unfalls gewesen, da P. nicht vollkommen dienstunfähig geworden sei, ist unbeachtlich. Es kann dahinstehen, ob P. trotz der 30 prozentigen Erwerbsbeschränkung, die der Sachverständige Geh. Med.-Rat M. annimmt, noch seinen Dienst zu versehen in der Lage war und ob die Pensionierung daher zu Unrecht erfolgt ist. Denn darüber, ob P. dienstunfähig geworden war und die Zurruhesetzung zu erfolgen hatte, hat gemäß § 155 RBG lediglich die vorgesetzte Dienstbehörde zu entscheiden. Die Nachprüfung der Richtigkeit der Entscheidung der Verwaltungsbehörde ist den ordentlichen Gerichten entzogen. Diese Beschränkung greift auch dann Platz, wenn, wie im vorliegenden Falle, der Staat aus dem Rechte des Verletzten den ihm in § 12 UFG eingeräumten Schadensersatzanspruch verfolgt (RG Bd. 82 S. 262 ff., Bd. 94 S. 32). An dieser Rechtslage ist auch durch Art. 129 der Reichsverfassung nichts geändert (RG Bd. 110 S. 263). Die Beklagte kann auch nicht einwenden, daß der Verletzte P. nur in Höhe von 30 v H seines früheren Gehalts geschädigt sei, da seine Erwerbsbeschränkung nach dem ärztlichen Gutachten, wie bereits erwähnt, nur 30 v H betrage. Es ist zwar richtig, daß der Schaden des P. nur die tatsächliche Einbuße an Erwerb umfaßt, daß also insoweit, als P. Einnahmen hat, die mit dem Ruhegehalt das Diensteinkommen und etwaige sonstige Einnahmen, die P. als aktiver Beamter gehabt hätte, überstiegen, ein Erwerbsverlust durch die Pensionierung nicht eingetreten ist und daher auch insoweit eine Schadensersatzforderung nicht gemäß § 12 UFG auf den Kläger übergehen konnte (RG Bd. 80 S. 48 ff.). Die Beklagte hat aber nicht behauptet, daß P. tatsächlich einen Verdienst neben seinem Ruhegehalt gehabt hat. Eine andere Frage ist es, ob dem Kläger gegenüber auch die bloße Möglichkeit für P., einem Erwerb nachzugehen, wenn sie tatsächlich nicht ausgenutzt wird, zu berücksichtigen ist. Das ist zu verneinen; denn da der in dem Verlust des Beamtengehalts bestehende Schaden tatsächlich nicht gemindert ist, könnte es sich in diesem Falle nur um den Fortfall der Haftung der Beklagten für den entstandenen Schaden aus § 254 BGB handeln, ein Verschulden des P. kann aber nach dem Übergang der Forderung auf den Kläger die Forderung nicht mehr beeinflussen. Es kommt jedoch hierauf nicht an, da die Beklagte in keiner Weise dargetan hat, daß für P. als älteren pensionierten Beamten die Möglichkeit besteht, seine übriggebliebene Erwerbsfähigkeit so auszunutzen, daß die Einnahme hieraus mit dem Ruhegehalt das Diensteinkommen übersteigen würde, das P. ohne den Unfall als Beamter gehabt hätte. Bei den heutigen schwierigen wirtschaftlichen Verhältnissen, von denen eine wesentliche Besserung in absehbarer Zeit nicht vorauszusehen ist, ist das nicht anzunehmen.

Auch der zwischen P. und dem verstorbenen Ehemann der Beklagten am 27. Juni 1923 abgeschlossene Vergleich steht dem Klageanspruch nicht entgegen. In dem Vergleiche verzichtete P. »auf alle Ansprüche, die er aus dem Unfall geltend gemacht hatte oder in Zukunft geltend machen könnte«. Der Wortlaut des Vergleichs enthält also nicht einen Verzicht auf die Pensionsforderung, da P. diese weder geltend gemacht hatte noch als Schadensersatzforderung gegen K. jemals geltend machen konnte. Es ist für die Schadensersatzpflicht aus unerlaubter Handlung anerkannten Rechtens, daß der Verletzte oder dessen Hinterbliebene insoweit nicht als geschädigt angesehen werden, als sie durch das gesetzliche Ruhegehalt, Witwen- oder Waisengelder schadlos gehalten werden (RG Bd. 82 S. 192 unter Bezugnahme auf Bd. 64 S. 350 und Bd. 70 S. 101). Nur für die Frage des Übergangs auf das Reich gilt die obenerwähnte Ausnahme, dem Verletzten gegenüber aber nicht, P. hätte diesen Anspruch daher nie geltend machen können. Die Vertragsparteien dachten auch beim Vergleichsabschluß zweifellos nicht an den Pensionsanspruch, der dem P. gegen den Fiskus zustand und den hieraus abgeleiteten Ersatzanspruch des Fiskus gegen K. Was den Anspruch des Klägers auf Ersatz der Ruhegehaltsbeträge betrifft, so kann dieser daher durch den Vergleich nicht als geregelt gelten; etwas anderes ist es mit dem Anspruch auf Ersatz der Heilungskosten. Aber auch für den Anspruch des Klägers auf Ersatz an P. gezahlter und zu zahlender Ruhegehaltsbeträge kann die Frage, ob der Vergleich diese nach dem Willen der Parteien mitumfaßt hat, dahingestellt bleiben, denn P. war beim Vergleichsabschluß zur Verfügung über den Anspruch auf Schadensersatz, soweit dieser sich mit dem Ruhegehalt deckte, ebenso wie über den Anspruch auf Ersatz späterer etwaiger Heilungskosten nicht befugt, die Schadensersatzforderung stand ihm insoweit nicht zu. Der Übergang dieser Forderung auf den Kläger war gleich nach der Entstehung der Forderung des P. erfolgt in der Weise, daß die Forderung zwar zunächst in dessen Person zur Entstehung gelangt ist, dann aber sofort indem die Entstehung und der Übergang sich zeitlich berührten, auf den Kläger übergegangen ist (RG Bd. 60 S. 214). Entstanden ist die Forderung des P. auf Schadensersatz bei dem Unfall.

Auf §§ 412, 407 BGB kann sich die Beklagte nicht berufen, da der Ehemann K. die Abtretung der Forderung an die Klägerin beim Vergleichsabschluß gekannt hat. Die Kenntnis der Abtretung im Sinne von § 407 BGB bedeutet, daß der Schuldner von dem diese begründenden Tatbestande Kenntnis hatte (RG Bd. 60 S. 204), d. h. also von der Eigenschaft des P. als Reichsbeamten. Das war zweifellos der Fall. Der weitere Einwand der Beklagten, der Klägerin sei durch die Pensionierung P. ein Schaden nicht entstanden, da sie nunmehr einen Beamten weniger habe abbauen dürfen, geht ebenfalls fehl. Gegenstand der Klage ist der nicht der Klägerin selbst entstandene Schaden, sondern, wie bereits ausgeführt, der auf ihn kraft Gesetzes übergegangene Schadensersatzanspruch des P. gegen die Beklagte. Für die Höhe des Schadens sind nur die in der Person des Verletzten P. liegenden Umstände zu berücksichtigen. Ob und welcher Schaden der Klägerin selbst entstanden ist, ist hier nicht nachzuprüfen. So ha

denn auch das Reichsgericht in seiner Entscheidung Bd. 80 S. 50 folgendes ausgesprochen: ‚Es steht ihm (Kläger) nur nach § 12 Abs. 3 UfG ein Anspruch gegen den Beklagten zu, und zwar auch dann, wenn er, was ja nicht ausgeschlossen ist, durch die Pensionierung keinen Schaden erlitten haben sollte.' Der Grund für die gesetzliche Reglung des § 12 UfG mag der gewesen sein, daß der Staat im Falle der Pensionierung des verletzten Beamten einen anderen einstellen mußte und daher auf dem Umwege einer gesetzlichen Zession der Ansprüche des Verletzten einen Ausgleich erhalten sollte. Indes ist dieses gesetzgeberische Motiv nicht Gesetzesinhalt geworden. Aus dem Gesetz ist nicht ersichtlich, daß der Zessionsanspruch aus § 12 UfG entfällt, wenn die Einstellung eines neuen Beamten nicht erfolgt.«

. Haftung der Unternehmer von Starkstromanlagen für mangelhafte Isolierung ihrer Leitungen.

OLG Königsberg (Pr.) vom 17. Februar 1927. — 5 U. 335. 26.

Der Telegraphenleitungsaufseher W. erhielt, als er in ienstlichem Auftrag der Deutschen Reichspost (DRP) ine Störung in der Fernsprechleitung K.–Sch. beseitigen ollte, beim Berühren einer Untersuchungsstange der Sprechleitung einen heftigen Starkstromschlag, der ihn urze Zeit besinnungslos machte und Lähmungserscheinungen hervorrief. Die DRP (OPD Königsberg) machte eltend, daß dieser Unfall auf Übergang von Starkstrom us der Niederspannungsleitung der Elektrizitätsgenossenchaft P. in die Sprechleitung beruhe. Dieser Stromübergang sei darauf zurückzuführen, daß die Niederspannungsleitung an der Kreuzungsstelle der beiden Leitungen n P. auf der Sprechleitung aufgelegen habe und, da die Isolierhülle des Drahtes der Niederspannungsleitung an er Berührungsstelle durchgescheuert gewesen sei, durch die mmittelbare Berührung der beiden Leitungsdrähte ein Stromübergang stattgefunden habe. Auf Grund des § 823 BGB, des § 12 des Unfallfürsorgegesetzes (UfG) om 18. Juni 1901 und der Abtretung der Ansprüche des W. verlangte die DRP im Wege der Klage von der Elektrizitätsgenossenschaft Ersatz der bisherigen und künftig ntstehenden Heilkosten des W. sowie Ersatz des weiteren Schadens des W. und die Kosten für Entsendung von Telegraphenaufsehern zur Beseitigung der durch den Starkstromübergang verursachten Störung und für Erneuerung der Sicherungen.

Die Elektrizitätsgenossenschaft ist dem Antrag der OPD gemäß rechtskräftig verurteilt worden. Aus den Gründen des OLG:

»Zu der Klage auf Ersatz der infolge der Verletzung der Gesundheit des W. entstandenen Heilungskosten sowie auf Feststellung der Verpflichtung der Beklagten (Elektrizitätsgenossenschaft) zum Ersatz jedes weiteren aus dem Unfall erlittenen Schadens ist die Klägerin (OPD) teils durch den gesetzlichen Übergang dieser Ansprüche gemäß § 12 des UfG, teils durch den Abtretungsvertrag berechtigt. Die Klage ist aus § 823 BGB begründet.

Es ist erwiesen, daß der Unfall des W. und die Schäden in der Telegraphenanlage darauf zurückzuführen sind, daß der Draht der Niederspannungsleitung des Ortsnetzes P. mit der Telegraphenleitung in unmittelbarer Berührung gestanden hat und dadurch auf letztere Starkstrom übertragen worden ist. Diese Berührung der beiden Leitungen miteinander ist darauf zurückzuführen, daß sowohl der Mast der Starkstromleitung zur Seite nachgegeben als auch bei der Niederspannungsleitung ein Durchhang, wie er bei derartigen Anlagen im Normalfalle stets vorkommt, stattgefunden hat.

Bei der Prüfung der Frage des Verschuldens der Beklagten geht der erste Richter zutreffend davon aus, daß die Beklagte als Eigentümerin des Starkstromnetzes P. und Unternehmerin dieser Anlage für die ordnungsmäßige Anlegung und Unterhaltung der Niederspannungsleitung zu sorgen und einzustehen hat. Es handelt sich bei einer Starkstrom führenden Drahtleitung um eine mit besonderen Gefahren verbundene Anlage, die den Unternehmer zu erhöhter Verkehrssicherheit verpflichtet und bei der ihm eine Sorgfaltpflicht besonderer Art obliegt, die sich nach den jeweils vorliegenden besonderen Umständen richtet. Da jede Berührung mit der Leitung selbst und auch jede Stromübertragung auf andere Gegenstände, mit der Menschen in Berührung kommen können, lebensgefährlich ist, so ist die Beklagte (Starkstromanlage) für verpflichtet zu halten, Masten und Leitung regelmäßig zu beaufsichtigen. Und zwar gehört dazu auch die Zuziehung eines Fachmanns in dem Umfange, als dieser in regelmäßigen Abständen eine eingehende Besichtigung der Leitung vornehmen muß. Diese Grundsätze stehen auch mit den von dem Minister der öffentlichen Arbeiten und des Innern erlassenen Anordnungen zum Schutz der vorhandenen Reichstelegraphenleitungen vom 28. April 1909 (Pr. MinBl. f. d. inneren Verw. 1909 S. 136) im Einklang. Danach hat der Unternehmer einer Starkstromanlage sorgfältig darauf zu achten, daß der Abstand zwischen einer Starkstromleitung und einer Schwachstromleitung bei einer Kreuzung beider nicht weniger als 1 m betrage, und es ist ferner darin ausdrücklich hervorgehoben, daß alle Schutzvorrichtungen (Isolierdraht usw.) dauernd in gutem Zustand zu erhalten sind. Fehler in der Starkstromanlage, durch welche die Sicherheit des Bedienungspersonals der postalischen Leitungen gefährdet werden könnte, sind danach ohne Verzug zu beseitigen. Auch der Reichspostminister hat in seinem von der Klägerin abschriftlich überreichten Erlaß vom 15. Dezember 1919 besonders darauf hingewiesen, daß der Unternehmer einer Starkstromanlage für die dauerhafte Herstellung und ordnungsmäßige Instandhaltung ihrer Anlage die Verantwortung trage und die Anlage mindestens einmal jährlich nachzuprüfen habe. Ob der Beklagten der Erlaß des Reichspostministers von der OPD mitgeteilt worden oder ob dies nicht geschehen ist, ist deshalb unerheblich weil die Beklagte als Unternehmerin einer derartigen Elektrizitätsanlage sich selbst die einschlägigen polizeilichen Vorschriften verschaffen und mit ihnen vertraut zu machen hatte. Sie handelte, wenn sie sich um die sicherheitspolizeilichen Vorschriften nicht kümmerte, schuldhaft und kann sich auf die Unkenntnis dieser Vorschrift nicht berufen.

Was die Frage der Beobachtung und Überwachung der Anlage anlangt, so beruft sich die Beklagte zum Beweis dafür, daß trotz eingehender Kontrolle bis zu dem Tage des Unfalls keine Veränderung an der Leitung wahrnehmbar gewesen sei, auf das Zeugnis eines ihrer früheren Vorstandsmitglieder B. Dieser Beweisantritt ist im Hinblick auf die der Beklagten obliegenden Sorgfalt und Überwachungspflicht nicht hinreichend substantiiert, und zwar insoweit, als die Beklagte zumindest hätte behaupten müssen, daß die Kontrolle der Leitung durch einen Fachmann vorgenommen worden sei und weiter hätte angeben müssen, wie oft und in welcher Weise dies geschehen sei. Ganz abgesehen davon ist aber nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme als erwiesen zu erachten, daß, wenn die Beklagte auch eine Kontrolle ausgeübt haben mag, diese nicht ausreichend war. Denn der Umstand, daß die Isolierschicht des Niederspannungsleitungsdrahtes an der Kreuzungsstelle bereits durchgescheuert war, ergibt ganz zweifelsfrei, daß die Berührung der beiden Leitungen längere Zeit hindurch stattgefunden haben muß. Die Ausführung der Beklagten, es fehle an einem hinreichenden Beweise dafür, daß die Senkung der Niederspannungsleitung und ihre Berührung mit der Sprechleitung längere Zeit vor dem Unfall stattgefunden habe, da die Durchscheuerung der Isolierhülle erst 3 bis 4 Wochen nach dem Unfall festgestellt sei, trifft nicht zu. Denn der Zeuge K. hat angegeben, daß er an dem Unfalltage die sich berührenden Leitungen durch Anziehen des an dem Mast der Niederspannungsleitung befindlichen Ankers auseinandergebracht und einen Zwischenraum von etwa 30 cm hergestellt habe. Auch der Zeuge N., der die Durchscheuerung etwa 3 bis 4 Wochen später bei einer erneuten Besichtigung feststellte, hat ausdrücklich erklärt, daß die Leitungen in diesem Zeitpunkt noch etwa 10 cm voneinander entfernt waren. Die stattgehabte Durchscheuerung kann danach nur durch eine länger andauernde Berührung der beiden Drähte vor dem Unfall entstanden sein, da sich diese seit Richtung des Leitungsmastes bis zu dem hier maßgeblichen Zeitpunkt der nochmaligen Untersuchung durch den Zeugen N. nicht mehr aneinander scheuern konnten. Für die Dauer der stattgehabten Berührung spricht auch der Umstand, daß die Isolierhülle darauf berechnet ist und daher bis zum Beweise des Gegenteils auch als geeignet gelten muß, die Gefahr einer Übertragung von Strom bei einer nur kurzen Berührung auszuschließen. Hinzu kommt, daß es sich um eine verhältnismäßig neue Anlage handelt, da sie vom Zeitpunkt des Unfalls an gerechnet, erst ungefähr $1^1/_2$ Jahre in Betrieb war. Auch wenn also die von der Beklagten behaupteten, in das Wissen des Zeugen B. gestellten Kontrollen der Leitung stattgefunden haben sollten, so ergibt sich daraus nur, daß sie nicht sachgemäß und sorgfältig genug vorgenommen worden sind, denn andernfalls hätten die fraglichen Mängel festgestellt werden müssen. Die Beklagte hat danach fahrlässig gehandelt und ist für die entstandenen Schäden ersatzpflichtig.

Hiervon wird sie auch nicht, wie das Landgericht zutreffend darlegt, nach § 831 BGB dadurch befreit, daß sie die Herstellung des Ortsnetzes dem Sachsenwerk übertragen hat, da der Unfall sich nicht bei der Herstellung der Niederspannungsleitung, sondern erst $1^1/_2$ Jahre später ereignet hat und die Beklagte nicht für ein Verschulden bei der »Herstellung«, sondern bei der »Unterhaltung« der Anlage verantwortlich gemacht wird.

Auch der von der Beklagten gegenüber dem Klagebegehren erhobene Einwand des mitwirkenden Verschuldens der Klägerin kann nicht durchgreifen. § 254 BGB ist im vorliegenden Falle unmittelbar nur insoweit anwendbar, als die Klägerin für selbst erlittenen Schaden Ersatz beansprucht. Soweit die Klägerin die auf sie übergegangenen Ansprüche des W. geltend macht, ist die Geltendmachung des Einwandes nur in der Weise rechtlich möglich, daß die Beklagte einen aus §§ 840, 426 BGB sich ergebenden Ausgleichungsanspruch unter Gesamtschuldnern behauptet und diesen dem Klageanspruch gegenüber zur Aufrechnung stellt. Hier kommt aber eine Ausgleichungspflicht der Klägerin schon deshalb nicht in Frage, weil nach § 10 des UfG die Haftung der Betriebsverwaltung bei Fahrlässigkeit gegenüber dem verletzten Beamten ausgeschlossen ist. Eine Ausgleichungspflicht der Klägerin bzw. die unmittelbare Geltendmachung des mitwirkenden Verschuldens, soweit die Klägerin den Anspruch wegen Verletzung ihres Eigentums und des daraus ihr selbst entstandenen Schadens begehrt, ist aus dem Grunde zu verneinen, weil sich die Beklagte auf die einem natürlichen Billigkeitsprinzip entspringende Abwägungsvorschrift des § 254 BGB nach Lage der Sache nicht berufen kann. Denn die Beklagte hat in allererster Linie dafür zu sorgen, daß der vorschriftsmäßige Abstand der beiden Leitungen auch wirklich bei Errichtung ihrer Anlage eingehalten wurde, da sie die Leitung, die die Gefahren für die Allgemeinheit mit sich brachte, gelegt hat und in ihrem Interesse betrieb. Die Verantwortung für die Verkehrssicherheit einer elektrischen Starkstromanlage hat der Unternehmer (vgl. § 6 des Telegraphenwegegesetzes vom 18. Dezember 1899 [RGBl S. 705], § 12 des Gesetzes über das Telegraphenwesen des Deutschen Reichs vom 6. April 1892 [RGBl S. 467] und Verfügung vom 3. September 1904 [Ministerialblatt für die innere Verwaltung S. 120]). Die Erklärung aber der DRP, daß sie gegen die Inbetriebnahme einer derartigen Anlage keine Einwendungen zu erheben habe, überträgt die Verantwortung für die Verkehrssicherheit der Anlage im Verhältnis zum Unternehmer nicht auf die DRP und kann den Unternehmer auch nicht als mitwirkendes Verschulden der DRP entlasten.«[4])

[4]) Die Entscheidung entspricht der Rechtslage. Bemerkenswert ist, daß das OLG trotz der stark betonten Gefährlichkeit der Starkstromanlagen nicht zur Annahme einer Haftung ohne Verschulden gelangt, sondern lediglich §§ 823, 831 BGB anwendet (vgl. hierzu auch das RGUrteil v. 14. März 1926 im Archiv 1927 S. 143).

Anmerkungen 1 bis 4 von Ministerialrat Dr. Neugebauer.

Reichsdruckerei, Berlin.
8913. 27. III.

GERR

Archiv für Post und Telegraphie

Herausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Erscheint monatlich einmal. Vierteljähriger Bezugspreis 0,30 Reichsmark.
Zu beziehen durch die Post, Einzelnummern durch den Verlag: Postzeitungsamt, Berlin W.

Nr. 12 — Berlin, Dezember — 1927

Inhalt: Kabeltelegraphie und Meereskunde (Schluß), S. 309. — Die Förderanlage in der Abfertigungsabteilung des Postamts München 3 (Paketpostamt), S. 319. — Geschichte der preußisch-deutschen Bahnpost (Schluß), S. 327. — Hundert Jahre Briefpostamt in Berlin C 2, S. 331. — Schriftwerke: Wagner, Dr. jur. Erich, Deutsches Reichs- und Landesstaatsrecht. I. Reichsstaatsrecht, S. 333. — Gerichtliche Entscheidungen: Aus dem Telegraphen- und Fernsprechrecht, S. 333. — Aus anderen Rechtsgebieten, S. 335.

UNIVERSITY OF ILLINOIS JAN 24 1928

Kabeltelegraphie und Meereskunde.

Von Dr. P. Theobald Hoffmann, Augsburg.

(Schluß.)

b. Sammlung des Materials.

Damit waren die Hilfsmittel geschaffen, die ein erfolgreiches Eindringen in die Tiefen ermöglichten. Kaum hatte denn auch Maury den Lotmethoden das richtige Geleise gewiesen und Brooke sein Abwurflot veröffentlicht, als allenthalben ein reges Schaffen über den bisher schweigenden Tiefen der weiten Wasserflächen begann. Es liegt nun nicht im Rahmen dieser Abhandlung, eine vollständige Darstellung alles dessen zu geben — so interessant es sicherlich wäre —, was in der Folgezeit Kabel- und Vermessungsschiffe zur Kenntnis der Weltmeere beigetragen haben[38]). Ich möchte vielmehr nur an einigen besonders interessanten Beispielen zeigen, daß der überseeische Telegraph uns wirklich auch das reichste Material zur Kenntnis der ozeanischen Tiefen und der dortigen Verhältnisse mit all den daraus sich ergebenden Problemen gebracht hat, sodaß Schott ein Recht hatte, zu schreiben[39]): »Was würden wir von der Bodengestaltung des Atlantischen Ozeans wissen, wenn nicht die Tausende und aber Tausende von Lotungen der Kabelleger und Vermessungsfahrzeuge — neben den Lotungen der wissenschaftlichen Expeditionen — auch noch zur Verfügung stünden? Sehr wenig; kaum genügend, um in den allergröbsten Umrissen die Tiefen beschreiben zu können. Fast alle Detailformen des Bodenreliefs des Atlantischen Ozeans wurden durch Kabeldampfer enthüllt. Die regionale Verschiedenheit der Bodenbeschaffenheit des atlantischen Tales kennen wir zum erheblichen Teile nur durch sie.«

Nehmen wir eine Tiefenkarte der Weltmeere zur Hand und betrachten zunächst einmal die am meisten befahrenen Gewässer des Atlantischen Ozeans, so fällt uns vielleicht im Norden desselben gleich die Bezeichnung »Telegraphenplateau« auf. Es ist dies eine um den 50. Parallel einsetzende mächtige Verbreiterung der mittelatlantischen Schwelle, jenes langgezogenen Rückens, der unser atlantisches Tal von Norden nach Süden durchzieht und in eine östliche und westliche Hälfte teilt. Maury sagt darüber[40]): »Dieses Plateau ist nicht so tief, daß sich der Draht nicht darauf niedersenken und festlegen ließe, und doch wieder nicht so seicht, daß Strömungen oder sonst eine reibende Kraft ihn, nachdem er einmal festgelegt ist, verletzen oder zerreißen könnten.« Hier zieht heute ein großer Teil der unterseeischen Nachrichtenwege zwischen Europa und Amerika hin, und darum wundert es uns nicht, wenn gerade hier ungezählte Male seit Beginn der Kabelperiode das Senkblei des Lotes von Kabelschiffen herabgelassen wurde. »Arctic« (1856), »Cyclops« (1857), »Bulldog« (1860), »Valorous« (1875), »Faraday« (1874 bis 1882), »Scotia« (1880), »Cambria« (1905) und andere haben hier gearbeitet, von denen »Bulldog« am weitesten nach Norden gelangte, um die nach dem Versagen des ersten atlantischen Kabels geplante nördliche Verbindung Eurasiens mit Amerika über Island zu erkunden. Er hat uns erstmals Aufschluß gebracht über das Ende der großen atlantischen Talrinne im Norden, wo sie ganz allmählich zu jenem Rücken aufsteigt, der von West nach Ost ziehend mit nur 500 m Meeresüberdeckung eine verhältnismäßig seichte Brücke zwischen Nordamerika–Grönland einerseits und Grönland–Europa über Island, Shetland, Färöer anderseits bildet[41]). Der Reykjanes-Rücken enthüllte sich den Blicken, der wie der Zeigefinger Islands in nur 1 500 m Wassertiefe aus der ihn umgebende Tiefsee hinausragt, deren Tiefe hier im Norden überall zwischen 3 000 und 5 000 m schwankend festgestellt wurde. Grundproben auf ihm ergaben vulkanisches Gestein, sodaß wir ihn heute als untermeerische Fortsetzung Islands, dieses nördlichen »vulkanischen Panzerhorstes«[42]), auffassen.

Weiter nach Norden, in das europäische Nordmeer, sind in dieser Zeit Kabeldampfer nicht gekommen. Daher ist dieses Gebiet auch ganz späterer Forschung, namentlich von seiten der Norweger, überlassen geblieben. Dagegen hat die Lotungstätigkeit südwärts neben den allgemeinen

[38]) Schott hat in seiner »Geographie des Atlantischen Ozeans«, S. 36 ff., die Ergebnisse der wichtigsten Fahrten zusammengefaßt. Außerdem geben gute Überblicke das »Segelhandbuch für den Stillen und Atlantischen Ozean«.

[39]) Schott, Geographie des Atlantischen Ozeans, S. 36.

[40]) Maury, Die physische Geographie des Meeres, S. 202.

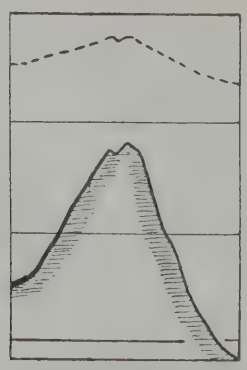
[41]) Vgl. dazu Schott, Geographie des Atlantischen Ozeans, S. 127 ff.

[42]) Schott, Geographie des Atlantischen Ozeans, S. 125.

Umrissen der ozeanischen Tiefen immer mehr Einzelheiten zutage gefördert. Bald war die Ansicht herrschend geworden, daß die Böden der weiten ozeanischen Wasserbecken mit ganz geringen Böschungswinkeln auf und ab steigen, und daß der weiche Globigerinenschlamm die weitesten Flächen einnimmt[43]). So bedeutete es eine wesentliche Erweiterung unserer Kenntnisse von den Verhältnissen der Tiefsee, als die Kabelschiffe »Minia« und »Faraday« bei Lotungsreisen zwischen Europa und Amerika mitten im offenen Ozean Bodenformen antrafen, die ganz den Charakter einer untermeerischen Berglandschaft trugen. »Minia-Berge« und »Faraday-Hügel« wurden sie darum benannt (Abb. 1).

Auf ihnen wurden keinerlei schlammige Ablagerungen gefunden, wie man es bisher aus der Tiefsee gewohnt war. Und außerdem traten Böschungswinkel auf, die bis dahin das »non plus ultra« im ozeanischen Bodenrelief darstellten, wie Krümmel sich ausdrückt[44]). Wie sollte man sich diese Hänge mit 30 und 35° Neigung entstanden denken? Woher kam es, daß die feinen Sedimente hier gänzlich fehlten? Es waren interessante Probleme, die hier

Abb. 1.

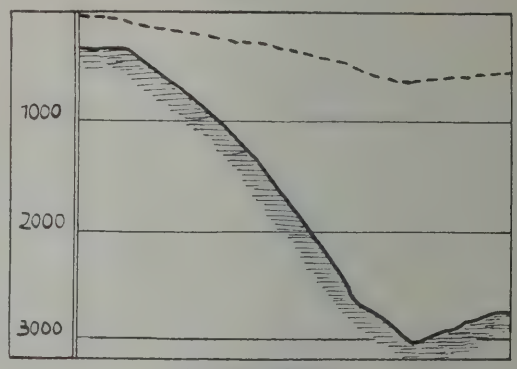


Faraday Hügel.
Wirkliches Verhältnis.
Fünffache Übertiefung.
(Nach Krümmel, Annal. d. Hydrogr. 1883. Heft 3, Tafel IV.)

aufgeworfen wurden. Für vulkanische Entstehung sprach die aufgebrachte Bodenprobe. Hätte man hier aber ein Gebirgsland vor sich gehabt, das ehedem über den Meeresboden herausragte und dann allmählich in die Tiefe versank, so wären diese überaus steilen Böschungen durch die nagende und scheuernde Tätigkeit der Brandungswoge allmählich verringert und stark herabgedrückt worden. Krümmel nennt dafür einige Beispiele ozeanischer Inselvulkane, wie der Azoren, deren submarine Sockelböschungen nur selten über 10° hinausgehen[45]). Es mußte sich also hier um eine vulkanische Bildung handeln, die nie über den Meeresspiegel emporgehoben wurde und daher noch das unveränderte Bild ihrer Entstehung zeigt. Die Tatsache aber, daß keine Sedimente auf den Kuppen gefunden wurden, ließ weitere Schlüsse zu. Waren solche nämlich ursprünglich vorhanden, und stellte das Ganze das Ergebnis eines Faltungsprozesses dar, ein Aufbiegen der Erdschichten, so hätten diese sich noch darauf vorfinden müssen, weil bei Wölbungen von 30 und 40° wahrscheinlich noch kein Reißen der Schichten eintritt[46]). So kam Krümmel zu der Auffassung, in diesen Meeresgebirgen keinen von Bomben und Aschen begleiteten vulkanischen Ausbruch zu sehen, sondern nur über den Meeresboden herausgequollene Lava, wie man es auf Santorin beobachtete. Damit war die ursprüngliche Sedimentdecke durchbrochen und der nackte Fels an der seichtesten Stelle bis 1145 m an die Meeresoberfläche emporgehoben worden. Daß sich auf ihm inzwischen der feine Globigerinenschlamm nicht mehr absetzen konnte, das hat uns Buchanan in einem Gebiet verstehen gelehrt, von dem gleich noch die Rede sein wird, das uns auch Kabelschiffe erschlossen haben. Danach greifen auf diese obersten flachen Partien noch die Gezeitenbewegungen herab. Sind sie auch schwach, so haben diese Ebbe- und Flutströme doch genügend abtragende Kraft, um die Kappen solcher Untiefen von den feinsten Ablagerungen des Meerwassers frei zu halten[47]). Solche Stellen sind als Kabelunterlage ebenso ungünstig wie die folgende, die auch auf derselben Lotungsreise noch erforscht wurde.

Es ist dies die »Flämische Kappe«, in welcher der amerikanische Kontinent am weitesten nach Osten in das tiefere Meer hinausragt. Immer wieder waren hier

Abb. 2.



Flämische Kappe.
Wirkliches Verhältnis.
Fünffache Übertiefung.
(Nach Krümmel, Annal. d. Hydrogr. 1883. Heft 3, Tafel IV.)

Kabelbrüche vorgekommen. Bei ihrer gründlichen Ablotung durch den »Faraday« stellte sich dann heraus, daß auch hier ungewöhnlich steile Böschungen — bis 30° — vorkommen (Abb. 2) und daß der ganze Grund mit kleinem und großem Gesteinsmaterial besät ist. Die zur Reparatur aufgenommenen Kabel waren jeweils stark gescheuert. Sie wiesen also deutlich darauf hin, daß in diesen Tiefen — 1000 bis 3000 m — ziemlich starke Bewegungen des Gesteinsmaterials erfolgen müssen. Dies bestätigte nun, was schon 1825 die Brüder Weber, denen wir die Entdeckung der »Stehenden Wellen« verdanken, gelehrt hatten, daß die Meereswellen noch in Tiefen zu wirken vermögen, welche das 350fache der Wellenhöhe an der Oberfläche betragen[48]). Das Gebiet der Flämischen Kappe ist aber eine Gegend häufiger und gewaltiger Stürme, bei denen Wellenhöhen von 10 m wohl nicht zu den Seltenheiten gehören. So wird es begreiflich, daß infolge dieses steinigen Grundes jedes Kabel auch in größeren Tiefen hier noch gefährdet ist, zumal ja auch die Wasserteilchen, je tiefer es geht, um so weniger in geschlossenen Kreisbahnen laufen. Es tritt vielmehr

[43]) Andrée, Geologie des Meeresbodens II, S. 281.
[44]) Annalen der Hydrographie, Hamburg 1883, S. 8.
[45]) Annalen der Hydrographie, Hamburg 1883, S. 147.
[46]) Annalen der Hydrographie, Hamburg 1883, S. 148.
[47]) Schott, Ozeanographie und maritime Meteorologie, S. 102 Anm. 1.
[48]) Annalen der Hydrographie, Hamburg 1883, S. 6, und Krümmel, Handbuch der Ozeanographie II, S. 157.

die kürzere vertikale Achse der Ellipse immer mehr zurück, die horizontale bleibt erhalten, sodaß am Grunde schließlich nur noch Schwingungen in dieser Richtung erfolgen, die ein Hinundherbewegen der scharfen Gesteinstrümmer über das Kabel und damit dessen baldige Beschädigung bedingen. Daß bei solch lockerem Material doch so steile Böschungen sich erhalten können, wie sie hier aufgefunden wurden, daß diese nicht sofort durch die geschilderte Tätigkeit der Welle eingeebnet werden, liegt nach Krümmel[49]) daran, daß die großen Blöcke und Gesteinstrümmer, welche als Lotergebnis verzeichnet sind, das Gerüst für das übrige feinere Material abgeben, das sich so allmählich in die Höhe baut. Das gesamte Material aber stammt von den zahllosen Eisbergen, die mit dem kalten Labradorstrom von Norden kommend hier an dessen Begegnungsstelle mit dem warmen Golfstrom in kürzester Zeit zum Abschmelzen gebracht werden. Das reiche Geschiebematerial, das in und auf dem Eise transportiert wurde, muß dann zum Absatz kommen. Auch diese Gegenden können also für die empfindlichen »nerves of the sentient world«[50]) eine brauchbare Unterlage nicht abgeben. Darum gehen sämtliche späteren Kabel um diese Flämische Kappe, wie überhaupt um die ganze Neufundlandsbank, im Süden herum[51]).

Schon dieses erste Beispiel hat uns gezeigt, wie sehr eine einzige Lotungsreise eines Kabelschiffes unser Wissen vom Ozean bereichern und zur Erforschung seiner Probleme beitragen kann. Dabei soll nicht vergessen werden, daß in diesen ersten Zeiten die Zahl der jeweiligen Lotungen auf einer Reise noch keine so häufige gewesen ist wie heute. So gaben zur Herstellung eines der ersten Querprofile durch den nordatlantischen Ozean 29 Lotungen Brookes das Material[52]), während heute für eine neue Linie von dieser Länge einige hundert gemacht werden. Beispielshalber wurden für das erste deutsch-atlantische Kabel, auf dessen Linie allerdings das atlantische Tal bereits breiter geworden ist, an die 480 Lotungen niedergebracht[53]) und für das zweite noch 318 weitere[54]). Um gleich bei diesen zu bleiben, haben gerade die beiden deutschen Kabelstrecken wieder ungemein wertvolles Material gebracht. Stellten sie doch die beiden südlichsten Verbindungslinien im nördlichen atlantischen Verkehrsgebiet dar. So kamen die Lotungen alle in Gegenden zu liegen, die bis dahin noch fast nie durchforscht waren.

Die Bodenprofile erwiesen sich als ziemlich einfach; lebhaftere Formen fanden sich nur im Gebiet der Azoren. Dagegen gab die Verteilung der Sedimente im Verlaufe der ganzen Linie wieder ein höchst charakteristisches Bild der Verbreitung der einzelnen Tiefseesedimente im Atlantischen Ozean überhaupt. Die weitesten Flächen in 2- bis 5 000 m Tiefe nahm der Globigerinenschlamm ein, der wenn auch als spezifisch atlantisches Sediment 52,9 v H im Bereich des Atlantischen Ozeans bedeckt[55]). Der Pteropodenschlamm, nur eine Abart des Globigerinenschlammes in geringeren Tiefen, wurde auch an einer Stelle angetroffen. Es entspricht ganz seiner sonstigen Verbreitung von nur 0,4 v H. Die tiefsten Stellen des Profils nahm der Rote Tiefseeton ein, der im ganzen Atlantischen Ozean mit 15,2 v H vertreten ist. Gegenüber diesen im wesentlichen organisch-pelagischen Bildungen traf man beim jeweiligen Aufstieg zum Kontinent die anorganisch-terrigenen Gebilde des Blauen Schlicks an, die infolge der geringeren Landferne großer Flächen des langgezogenen atlantischen Tales 25,3 v H erreichen (gegenüber nur 9 v H im Stillen Ozean mit seinen großen Landfernen). Dazu gehören auch die vulkanischen Aschen und Tuffe, wie sie z. B. für den Küstenanstieg zu den Azoren charakteristisch waren. Der interessanteste Teil des ganzen Profils liegt aber zwischen 50° und 65° W. Es war schon Peake aufgefallen[56]), daß hier um den 53.° in Tiefen unter 5 000 m die landfernsten Bildungen des Roten Tiefseetones unmittelbar neben den landnahesten des Blauen Schlicks vorkommen. Dasselbe ergab auch wieder unser Profil (Abb. 3). Es weist uns auf höchst eigentümliche Verhältnisse hier in der großen Tiefe hin. Die Stelle liegt ungefähr 3° südlich der Neufundlandbank. Daraus war zu schließen, daß sie hier wohl ihre letzten Ausläufer nach Süden vorschiebt und dann ziemlich plötzlich zur Tiefsee abfällt. Das heutige Bild dieser südlichen Partie zeigt denn auch die Isobathen ziemlich nahe zusammengerückt. An diesen Steilabfällen gleitet der feine terrigene Detritus, der in Landnähe gebildet wird, dann wahrscheinlich in die Tiefe, sobald der Böschungswinkel ein bestimmtes Maß überschreitet. So finden wir ihn schließlich in Regionen, in denen er natürlicherweise nicht vorkommen könnte. Wenigstens legen Lotungen des deutschen Kabeldampfers »Stephan« im pazifischen Ozean, auf die wir später noch eingehen wollen, eine ähnliche Erklärung nahe.

Weiter nach Westen zwischen dem 57.° und dem 65.° W brachte die Lotröhre dem Ozeanographen neue Rätsel aus der schweigenden Tiefe. Hier ergaben eine Reihe von Lotproben deutliche Schichtung des Tiefseebodens: oben lag Globigerinenschlamm und darunter jedesmal Roter Ton. Es mußten also hier in langen Zeiträumen die Absatzbedingungen gewechselt haben. Der zumeist ganz kalkfreie Rote Tiefseeton nimmt ja, wie wir bereits gehört, die tiefsten Depressionen der Erdkruste ein, während der kalkreiche Globigerinenschlamm gewöhnlich nur bis zur Tiefe von 5 000 m vorkommt — Peake fand ihn einmal noch in 5 911 m Tiefe[57]). Darunter werden die feinen Kalkgerüste durch den erhöhten Wasserdruck und den vermehrten Kohlensäuregehalt aufgelöst. Im Roten Tiefseeton sah man daher früher die Reste dieses Zersetzungsprozesses, während er seit Murray »als Zersetzungsprodukt von tonerdehaltigen Silikaten und Gesteinen anzusehen ist, die durch subaërische und submarine Vulkanausbrüche über den Meeresboden ausgebreitet wurden und dort unverdünnt in Erscheinung treten, wo sie durch die Reste kalkschaligen Planktons nicht mehr maskiert werden«[58]). Wir können hier dieselbe Erklärung annehmen, die v. Drygalski für eine Bodenprobe der »Gauß« am »Romanche-Tief« gegeben hat, wo aus über 7 200 m mittels der Schlammröhre von Bachmann eine 46 cm lange Probe zutage gebracht wurde — wohl die interessanteste, die bis

[49]) Annalen der Hydrographie, Hamburg 1883, S. 7.

[50]) Beneſt, Submarine Gullies, River Outlet, and Fresh Water Escapes Beneath the Sea-Level, in The Geographical Journal XIV, S. 394.

[51]) Dasselbe gilt jetzt auch für die seit 1924 neu geregelten »Konferenzlinien« der Dampfer zwischen Europa und New York: Schott, Geographie des Atlantischen Ozeans, S. 321 ff.

[52]) Ehrenberg in den Berichten über die Verhandlungen der Akademie der Wissenschaften zu Berlin 1857, S. 142.

[53]) Lenschau, Das Weltkabelnetz, Halle 1903, S. 33.

[54]) Annalen der Hydrographie 1902, S. 532.

[55]) Diese und die folgenden statistischen Angaben nach Schott, Geographie des Atlantischen Ozeans, S. 101.

[56]) Nach Lohmann in den Sitzungsberichten der Akademie der Wissenschaften zu Berlin 1903, S. 577.

[57]) Nach Lohmann in den Sitzungsberichten der Akademie der Wissenschaften zu Berlin 1903, S. 578.

[58]) Andrée, Geologie des Meeresbodens, S. 318.

dahin einer Expedition beschieden war. Die oberste Schicht aus Rotem Ton mußte in großer Tiefe gebildet worden sein, die unterste graue und kalkreiche bei viel geringerer Meeresbedeckung. Dazwischen lagen einzelne schwarze Ringe von vulkanischem Staub, die auf Eruptionen aus der Zwischenzeit der verschiedenen Bildungen hinwiesen. »Es war ein eigenes Gefühl, mit welchem man diese Zeichen einer jahrhundertelangen Entwicklung betrachten mußte[59])«. Ähnlich vielleicht in unserem Fall, daß der Rote Ton in größerer Tiefe sich bildete und daß durch eine darauffolgende Hebung eine nunmehrige Überlagerung von Globigerinenschlamm eintreten konnte. Lohmann ist mit dieser Annahme jedoch nicht recht zufrieden, weil östlich davon der Rote Tiefseeton im selben Niveau liegt wie hier gegenwärtig der Globigerinenschlamm. Es muß daher die Möglichkeit offen gelassen werden, daß außer der Tiefe noch ganz andere, uns heute unbekannte Umstände bei der Umwandlung der am Meeresboden sedimentierten Stoffe zu den verschiedenen Sedimentformen mitspielen, nachdem Andrée heute noch bekennen muß, da er den Roten Tiefseeton beschreibt[60]): »Er birgt auch heute noch die größten Geheimnisse irdischer Sedimentbildung.« All diese Fragen wären nie angeschnitten worden oder hätten doch nicht so vielseitige Beleuchtung erfahren, wenn nicht die umfassenden Arbeiten der Kabelleger das reichhaltige Material beigebracht hätten.

Wenn wir heute das reichbewegte Bodenrelief um die Azoren so ins einzelne kennen, wie Schott es in der neuesten Auflage seiner »Geographie des Atlantischen Ozeans« auf einem Kärtchen wiedergibt[61]), so verdanken wir das auch nur der großen Bedeutung Fayals, das als wichtiger Kabelknotenpunkt in der Kabelgeschichte vielfach zu nennen ist, und wie bei diesem, so steht es mit den ganzen »ostatlantischen Inseltiefen« überhaupt, wie Schott die Azoren, Kanaren und Kap Verden zusammenfassend nennt[62]). Was wir von ihnen wissen, beruht wesentlich auf Kabellotungen[63]). Für alle diese gruppenweise angeordneten Inseln, die jeweils von einem gemeinsamen Plateau aufsteigen, ist höchst charakteristisch die Unzahl von Bänken und Untiefen, die sie umgeben. Sie wären vielleicht heute noch nicht gefunden, wenn nicht 1882 bei Auslegung des Telegraphenkabels Lissabon–Madeira dieses plötzlich und ganz unvermutet gerissen wäre, weil es über den Steilabfall einer Bank zu liegen kam, die daraufhin nach dem Kabelschiff »Seine-Bank« benannt wurde (Abb. 4). 1883 wurde dann systematisch durch die beiden Kabelleger »Dacia« und »International« das ganze Gebiet abgesucht, wobei die übrigen Untiefen zutage traten (Abb. 5)[64]). Das beigegebene Kärtchen gibt uns ein typisches Bild des Reiseweges von Kabel- und Vermessungsschiffen (Abb. 6). Diese fahren nämlich nicht gerade Linien, sondern stets im Zickzackkurs, um dadurch am sichersten ein genaues Bodenprofil zu erhalten. Dabei wird für gewöhnlich in Abständen von 12 zu 12 Seemeilen gelotet. Um jedoch Unregelmäßigkeiten des Profils von solch geringen Arealen an der Oberfläche[65]) noch beizukommen, müssen diese Abstände geändert werden, und Schott gibt dafür einen jedesmaligen Wechsel von 10 und 2 Seemeilen an[66]). Auch hier ergaben sich wieder ungemein steile Böschungswinkel, die zusammen mit den Bodenproben (schwarze Lavatrümmer) vulkanische Entstehung anzeigten, wie sie uns schon von der Tätigkeit der Kabelschiffe weiter im Norden bekannt ist. An die 270 Lotungen waren hier ausgeführt worden[67]). Hier konnte dann Buchanan den schon erwähnten Tiefgang der Gezeitenbewegungen studieren, der nur in den Passagen zwischen den einzelnen Bänken, unterhalb 1 500 m, Globigerinenschlamm zur Sedimentation kommen läßt, während die Oberflächen der Bänke davon frei gehalten werden. Es mag auch gleich noch erwähnt sein, was Andrée aus der Nordsee uns berichtet[68]), wo Kabel mit 5 bis 11 m hohen Sandwällen überdeckt wurden, die 4 Jahre später schon eine gute Strecke weiter nördlich beobachtet wurden, was einen Rückschluß auf die gewaltige Stoßkraft der Wellen erlaubt.

Auf eine andere, nicht minder bemerkenswerte Erscheinung haben uns Kabelstörungen in diesem Gebiet aufmerksam gemacht, von denen Benest ausführlich im »Geographical Journal« berichtet[69]). 1892 hatte die »South American Cable Co.« das erste Südamerika-Kabel von Dakar nach Pernambuco verlegt. Bereits 3 Monate später war es auf der Höhe von Kap Verde in einer Tiefe von 2 230 m trotz schlammigen Grundes gebrochen. Nach dem Lotbefund hätte es hier ganz sicher sein müssen. Und dasselbe ereignete sich zwei Jahre später nur 20 Meilen davon entfernt in 2 880 m Tiefe. Eine genaue Untersuchung der Örtlichkeit ergab dann die auffallende und bis dahin noch unbekannte Tatsache, daß untermeerischer Wasseraustritt zu Verlagerungen der Bodensedimente führt, die ihrerseits ein Zerreißen des Kabels bedingen. Solange das Kabel quer zu diesen untermeerischen Schlammströmen lag, war es gefährdet, und erst, als man hierauf in der Gefahrzone es parallel dazu führte, hörten die häufigen Brüche auf. Ähnliche Beobachtungen wurden in der Folgezeit vor den Mündungen der großen Ströme, wie des Amazonas, des Kongo und des Rowuma, gemacht. Besonders waren dadurch betroffen die Strecken Zanzibar–Mozambique und San Thomé–Loanda[70]). Daß überhaupt Kabelbrüche häufiger sind, als man gewöhnlich annimmt, dafür gibt Lenschau hier ein Beispiel: von 1879 bis 1900 war das afrikanische Ostkabel Aden–Zanzibar–Durban 578 Tage unterbrochen, die westlichen Linien von 1879 bis 1889 sogar 663 Tage; beide zugleich allerdings nur 37 Tage[71]). Auf diese Kabelbeschädigungen alle einzugehen, ist nicht möglich. Nur ein Fall mag noch angeführt sein, weil er uns das Hineingreifen klimatischer Faktoren sogar bis in die Tiefe der Meere zeigt, während wir doch gewohnt sind, den Atmosphärilien eine tiefer gehende Einwirkung nur auf die supramarinen Teile unseres Erdballs zuzuschreiben. Alle Jahre brachen nämlich die Kabel, welche Peru mit Ecuador verbinden, und zwar nicht in unregel-

[59]) v. Drygalski, Zum Kontinent des eisigen Südens, Berlin 1904, S. 109.

[60]) Andrée, Geologie des Meeresbodens, S. 318.

[61]) Schott, Geographie des Atlantischen Ozeans, S. 119, Fig. 39.

[62]) Schott, Geographie des Atlantischen Ozeans, S. 115.

[63]) Vgl. dazu Krümmel, Handbuch der Ozeanographie, S. 97 ff., wo er auch eine Zusammenstellung all dieser heute bekanntgewordenen unterseeischen Vulkankuppen gibt.

[64]) Näheres dazu in Schott, Ozeanographie und maritime Meteorologie, S. 102.

[65]) Für die einzelnen hier in Frage kommenden Untiefen zusammengestellt bei Schott, Geographie des Atlantischen Ozeans, S. 117.

[66]) Schott, Ozeanographie und maritime Meteorologie, S. 101.

[67]) Annalen der Hydrographie 1885, S. 84.

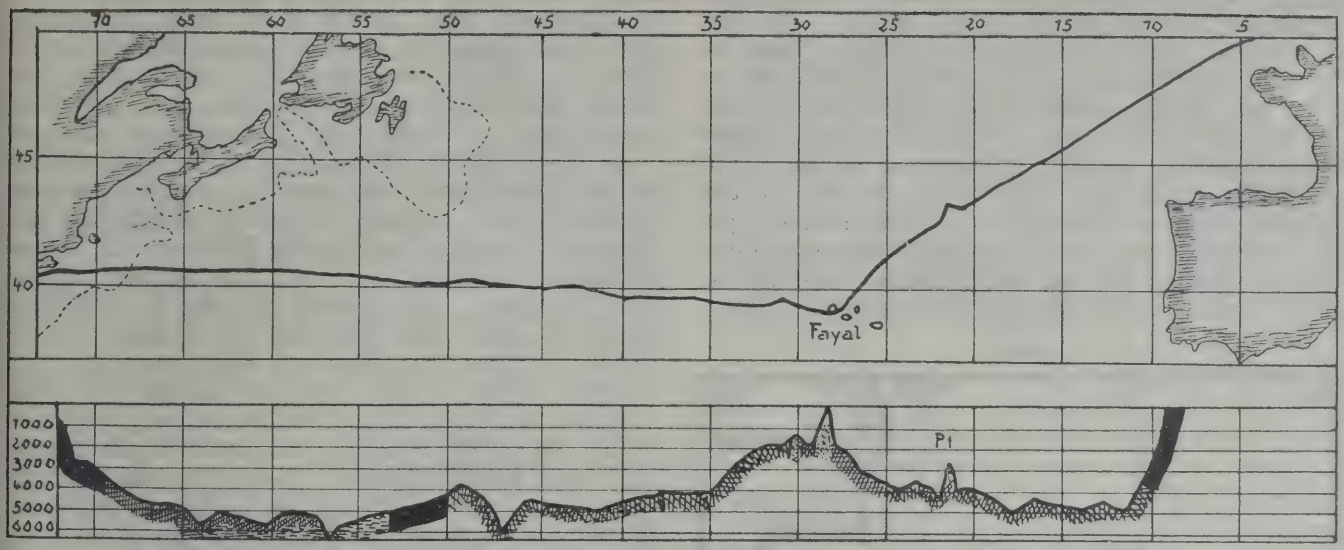
[68]) Andrée, Geologie des Meeresbodens, S. 525.

[69]) Benest, The Geographical Journal XIV, 1899, S. 394 ff.

[70]) Lenschau, Das Weltkabelnetz, S. 42.

[71]) Vgl. dazu auch Andrée, Geologie des Meeresbodens, S. 272.

Abb. 3.

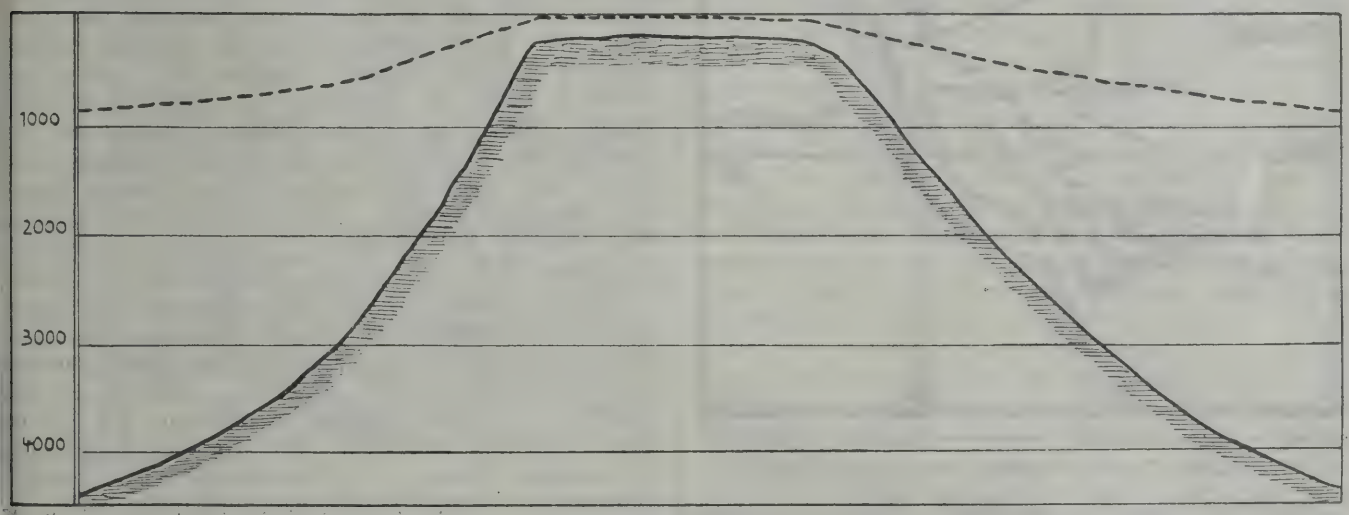


Bodenverhältnisse im Atlant. Ozean auf dem Wege des 2. deutschatlantischen Kabels.

Blauer Schlick. Globigerinenschlamm. Roter Ton. Vulkan. Sedimente. Pt. = Pteropodenschlamm.

(Nach Lohmann, Sitzungsbericht Berlin 1903. Bd. I, Tafel I.)

Abb. 4.

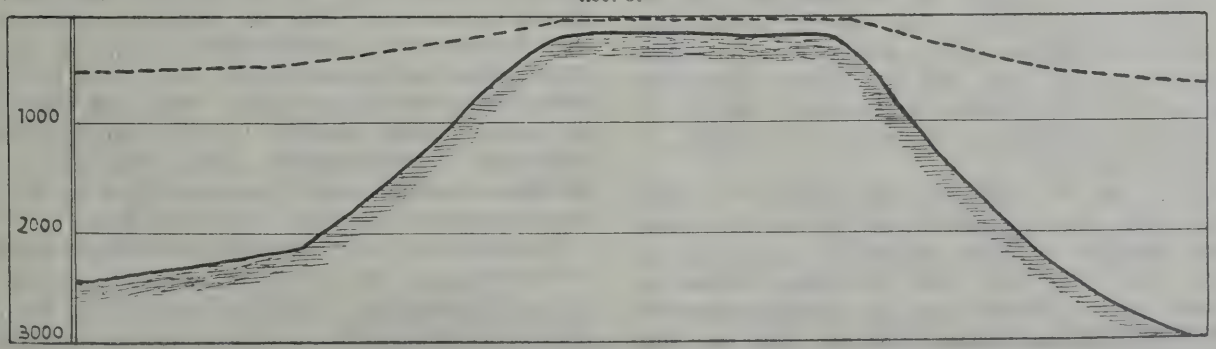


Seine Bank.

– – – – – Wirkliches Verhältnis. ——— Fünffache Übertiefung.

(Nach Schott, Ozeanogr. u. marit. Meteor., Atlas, Tafel VI.)

Abb. 5.



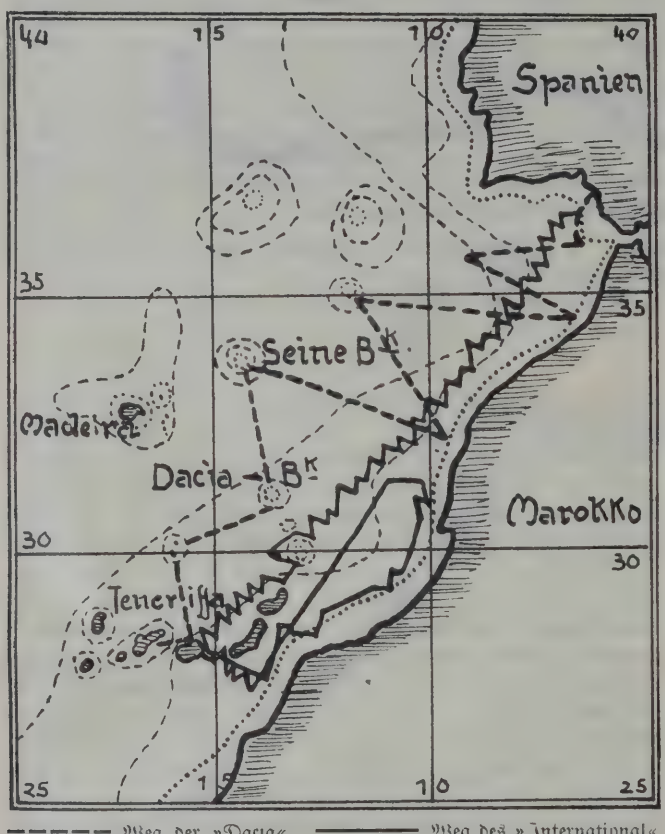
Dacia Bank.

– – – – – Wirkliches Verhältnis. ——— Fünffache Übertiefung.

(Nach Schott, Ozeanogr. u. marit. Meteor., Atlas, Tafel VI.)

mäßigen Zwischenräumen, sondern immer innerhalb ganz bestimmter Zeiträume, im März oder April[72]). Es ergab sich also ein Zusammenhang mit der jährlichen Regenzeit, die wohl eine Veränderung des Grundwasserspiegels bedingt und so zu untermeerischem Wasseraustritt führt. An den an und für sich so steilen pazifischen Küsten Amerikas werden dadurch die Sedimente besonders stark mit Wasser durchtränkt. Das bringt aber wie auf dem Festlande Gehängerutschungen und Bodenfließen mit sich. Von oberirdisch versiegenden und dann untermeerisch austretenden Flüssen, wie im vorhergehenden Fall, ist hier nichts bekannt; kommt also zur Erklärung kaum in Frage.

Abb. 6.



Weg der »Dacia«. Weg des »International«.

(Nach Schott, Ozeanogr. u. marit. Meteor, S. 101. Text.)

Somit ist auch das unterseeische Bodenrelief stetem Wechsel unterworfen, wenn auch nicht in dem reichen Maße wie das feste Land. Um solchen Störungsursachen in den Randgebieten möglichst auszuweichen, werden Küstenkabel daher auch nie der Küste entlang von einem Punkt zum anderen geführt. Man sucht vielmehr möglichst rasch das tiefe Wasser zu erreichen, läßt hier die Kabel zum nächsten Punkte laufen und strebt dann senkrecht zum Küstenverlauf diesem wieder zu. In diesem Zusammenhange soll auch noch auf weitere Bodenbewegungen und Reliefveränderungen hingewiesen werden, die uns vielfach Kabelstörungen angezeigt haben, nämlich auf solche vulkanischer Art.

Milne, der im »Geographical Journal«[73]) diesen Erscheinungen nachging, konnte in 87 von 245 Kabelbrüchen seismische Ursachen nachweisen. So war das Zanzibar-Kabel kurz nach seiner Verlegung plötzlich gestört, als etwa 10 Meilen von der Insel entfernt ein unterseeischer Vulkanausbruch stattfand. Auf der Insel war nur ein ganz leichter Stoß verspürt worden. Bei der Reparatur aber lag das Kabel einige Meilen seitlich[74]). Es gehen eben gerne bei solchen Erdstößen große Teile des Schelfsockels bergsturzartig in die Tiefe, und schwere Kabelbeschädigungen sind die Folge. Milne kommt nun am Schluß seiner Betrachtungen zu einem höchst beachtenswerten Ergebnis[75]). Er sagt sich nämlich, daß bei Kabellegungen doch immer die günstigste Lagerung ausgesucht wird. Infolgedessen werden die tatsächlich auftretenden Störungen doch nur ein Minimum der Bodenbewegungen aufzeigen, die unter den flutenden Wogen vor sich gehen. Er errechnet aber auf je 500 Meilen Kabel im Jahre eine Bewegung des Bodens (»dislocation«). Wenn nun die ganzen Küstenlinien, die er zu 156 000 Meilen angibt, von Kabelsträngen bei bester Lagerung umzogen wären, so müßten mehr als 300 Kabelbrüche im Jahre infolge untermeerischer Krustenverlagerungen zustande kommen. Wir haben somit in diesen Kupferfäden auf dem Meeresgrund die besten Indikatoren für alle Veränderungen im unterseeischen Antlitz der Erde. Schon von diesem Gesichtspunkt aus ist es also nur zu wünschen, daß dieses Verkehrsnetz ein immer dichteres und engmaschigeres werde.

Diese wenigen Beispiele der Tätigkeit der Kabelschiffe im Atlantischen Ozean haben bereits ein Bild des Meeresbodens erschlossen, das durchaus nicht so eintönig ist, wie man es nach den ersten Tiefseelotungen vielfach angenommen hatte, und wie man es auch heute noch manchmal lesen kann. Die Ergebnisse der Forschungsfahrten unseres deutschen Schiffes »Meteor« werden hier, soweit das Material bisher zu übersehen ist, endgültig Klarheit schaffen. Heute schon tritt eine Mannigfaltigkeit auch des unterseeischen Reliefs zutage, die alle Erwartungen übertrifft. Eine große Fülle von weiterem Material könnte noch aufgeführt werden. Doch muß das hier genügen. Was aber für den Atlantischen Ozean gesagt ist, das gilt in gleicher Weise auch für den Indischen und Pazifischen.

Auch im Indischen Ozean verdanken wir Kabellegern und Vermessungsschiffen das meiste Material. Besonders wertvoll war hier die Lotungsreise des englischen Dampfers »Sherard Osborn« 1900 geworden. Schott schreibt dazu[76]): »Die neuen Lotungen bedeuten eine seit Jahren nicht dagewesene bedeutende Förderung der Erforschung der indischen Tiefen. Die Lotungsreihe des »Sherard Osborn« ist — von Spezialuntersuchungen natürlich abgesehen — sogar unerreicht in der Hinsicht, als bisher auf keiner Durchquerung des Indischen Ozeans die Tiefenmessungen so dicht aneinandergereiht wurden wie hier. Dazu kommt, daß die Reiseroute gerade über die unbekanntesten Regionen hinwegführte, und endlich, daß auch häufig die Temperatur des Meereswassers am Grunde bestimmt worden ist.« Auch hier ergab sich wiederum dasselbe Resultat wie im Atlantischen Ozean, daß gewaltige Täuschungen vorkommen können, wenn man die Bodengestaltung zu eintönig annimmt. Berg und Tal wurden im bunten Wechsel gefunden, und die vom Kabeldampfer »Recorder« 1888 festgestellte größte Tiefe von 6 205 m südlich von Lombok mußte ihren ersten Platz der auf dieser Fahrt geloteten Tiefe von 6 459 m abtreten.

Unstreitig das größte Verdienst aber gebührt den Kabelunternehmungen für die Erforschung der weiten pazifischen Meeresräume. Denn von ihnen wüßten wir so gut wie nichts, wenn nicht das Bedürfnis nach unterseeischen

[72]) Benest in The Geographical Journal XIV, 1899, S. 396.
[73]) Sub Oceanic Changes in The Geographical Journal X, 1897, S. 259 ff.
[74]) Archiv für Post und Telegraphie 1880, S. 189.
[75]) Milne in The Geographical Journal X, 1897, S. 280.
[76]) Annalen der Hydrographie 1902, S. 491 ff.

Nachrichtenwegen hier wenigstens in etwas Licht in die dunklen Tiefen gebracht hätte. Es wäre nämlich verfehlt, anzunehmen, daß wir heute schon ein auch nur annähernd vollständiges Bild dieser größten Narbe im Antlitz der Erde haben. Noch 1912 mußte Groll in den Erläuterungen zu der Tiefenkarte des Stillen Ozeans bekennen[77]): »Der größte Teil des Stillen Ozeans ist noch unerforscht.« Auch hierzu nur einige Beispiele[78]). Wir wissen, daß es eine langumstrittene Frage gewesen ist, ob die größten Tiefen der Meere den höchsten Höhen des Festlandes entsprächen, ob sie kleiner oder größer, ob sie in der Mitte der Ozeane oder an deren Ränder gelegen seien, und daß bis zu Beginn der Kabelgeschichte keine befriedigende Antwort darauf gefunden war. Wenn es heute anders ist, so haben wir das Material dazu von Kabelschiffen erhalten, was schon äußerlich darin in die Erscheinung tritt, daß die größten Tiefen Namen von Vermessungsschiffen tragen, wie die »Tuscarora-Tiefe«, das »Nero-Tief« u. a. Den Reigen der Erkundungsfahrten eröffnete 1873 die »Tuscarora«, die behufs Auslegung des Kabels zwischen Nordamerika und Japan erstmals eine allerdings weitgestellte Lotungsreihe quer über den Stillen Ozean legte. Auf der Rückfahrt entlang der Ostküste Japans nach Norden wurde die »Tuscarora-Tiefe« mit 8 514 m in einem tiefen Graben erlotet. An den Kurilen und Aleuten ergab sich derselbe steile Abfall des Kontinents zur Tiefsee wie weiterhin am amerikanischen Kontinent herab bis Kap Flattery, wo diese erste Lotungsreise ihr Ende fand. Daß diese Verhältnisse für den ganzen Westrand des amerikanischen Kontinents Geltung haben, wurde durch weitere Fahrten des Schiffes bis Kap San Lucas, durch die Lotungen der »Dacia« herab bis Valparaiso und des »Relay« und »Silbertown« ebenfalls vor der südamerikanischen Küste festgestellt, wobei letzterer die tiefste Stelle im Atakamagraben mit 7 636 m fand. Bereits diese Arbeiten ließen vermuten, was später unter weiterer wertvoller Mitarbeit der Kabelschiffe zur Gewißheit wurde, daß die größten Tiefen am Rand der Kontinente liegen — die meisten in den pazifischen Randgebieten[79]). Außer dieser ersten Fahrt legte die »Tuscarora« noch ein Profil San Francisco–Honolulu–Fidji–Brisbane, wobei uns das Schiff an nicht weniger als 652 Lotungspunkten Aufschluß über die Tiefenverhältnisse gab.

Weitaus die wertvollsten Ergebnisse aber lieferten die Arbeiten zur Verlegung der beiden großen pazifischen Kabel durch »Nero« und »Britannia« bzw. »Egeria« und die Fahrten des »Edi« und »Stephan« beim Bau des deutsch-niederländischen Telegraphennetzes. Das Ergebnis der beiden ersteren ist es, daß der Meeresboden auf diesen beiden Linien mit ihren dichtgestellten Lotungen wirklich als »bekannt« anzusehen ist, was sonst nirgend von den zentralen Teilen des Großen Ozeans gesagt werden kann[80]). Es soll nur nebenbei erwähnt werden, daß hier der »Nero« im Guam-Graben die größte bis 1912 bekanntgewordene Meerestiefe überhaupt, von 9 636 m, erlotete, das »Nero-Tief«. In diesem Jahre wurden vom deutschen Vermessungsschiff »Planet« im Philippinen-Graben nahe der Nordspitze von Mindanao 9 788 m gefunden. Und nun ist auch diese »Planet-Tiefe« überholt durch das in ihrer Nähe am 29. April 1927 vom deutschen Kreuzer »Emden« erlotete »Emden-Tief« mit 10 793 m[81]).

Von den Ergebnissen unserer deutschen Kabelschiffe mag hier noch einiges weitere angeführt werden. Schott urteilt darüber folgendermaßen[82]): »Die Geographie im allgemeinen und die Meereskunde im besonderen haben alle Ursache, der ‚Deutsch-niederländischen Telegraphengesellschaft' und den ‚Norddeutschen Seekabelwerken' Dank für das Entgegenkommen (der Herausgabe des Materials zur wissenschaftlichen Verarbeitung) zu zollen. Die Bearbeitung wird hoffentlich erkennen lassen, daß die veröffentlichten Tiefenmessungen den bei weitem wichtigsten Beitrag zur Morphologie des westlichen Stillen Ozeans darstellen, den wir seit Jahren zu verzeichnen haben, und daß diesen Tiefenmessungen eine sozusagen generelle, über die geographischen Grenzen des in Betracht kommenden Gebietes hinausreichende Bedeutung innewohnt.« Es wurden für die beiden Kabellinien Menado–Yap–Guam und Yap–Schanghai 675 Lotungen ausgeführt, von denen 255 auf die letztere Strecke und 420 auf die erstere entfallen. An 81 Lottagen führte die »Edi« im ganzen 539, der »Stephan« in 19 Tagen 136 Lotungen aus. Nur so dichtgestellte Lotpositionen vermögen bei dem bewegten Bodenrelief, wie es hier gefunden wurde, einigermaßen Aufschluß über die wirklichen Bodenverhältnisse zu geben. »Das Gelände des Meeresbodens ist hier so wechselvoll, wie es anderswo in dem Maße und in der Ausdehnung auf dem Festland oder in den Ozeanen kaum gefunden wird. Inseln, Gräben und Horste folgen stetig aufeinander, sodaß sich steile Böschungen und tief eingeschnittene Täler neben den den Meeresspiegel zahlreich überragenden Inseln und Inselgruppen finden[83])«. Namentlich fällt die gesetzmäßige Anordnung auf, die höchstens noch ein Gegenstück im Azorengebiet des Atlantischen Ozeans hat[84]). Jede der vier Inselgruppen von Talau, Palau, Yap und Guam ist im Südosten von einem tiefen Graben begleitet, aus dem wiederum ein mehr oder weniger ausgedehnter »Horst« in das eigentliche Tiefseebecken hinüberführt (Abb. 7, 8 und 9). Ebenso wurde im Südosten der Liu Kiu-Inseln ein solch tiefer Graben festgestellt, der bei der späteren Verlegung des Kabels nicht zu umgehen war (Abb. 10). In der Kabelgeschichte hatte ich Gelegenheit, von den Schwierigkeiten dieser Kabellegung zu berichten, dort aber auch darauf hinzuweisen, wie glänzend sie von den »Norddeutschen Seekabelwerken« überwunden wurden. Die Böschungswinkel erreichen nämlich im Graben von Yap 18,6° (1 m Gefälle auf 3 m horizontale Entfernung!), ein Winkel, unter dem z. B. auch die Jungfrau über Grindelwald erscheint[85]). Auch sonst sind die Neigungen ziemlich beträchtlich. Doch erreichen sie nirgends solch große Beträge wie bei den vulkanischen Gebilden im Atlantischen Ozean, von denen früher die Rede war. Es hat dies seinen Grund in einer anderen Entstehung. Alle diese Gräben scheinen in ihrer gesetzmäßigen Anordnung alte Bruchränder des asiatischen Kontinents zu sein, der ursprünglich viel weiter nach Osten und Südosten in den pazifischen Meeresraum hinausgereicht hat, dann aber in gewaltigen Staffeln, ähnlich wie unser Rheintalgraben, niedergebrochen ist. Sowohl Schott

[77]) Groll, Tiefenkarten der Ozeane, Berlin 1912, S. 56.

[78]) Eine zusammenfassende Darstellung der wichtigsten Fahrten im »Segelhandbuch für den Stillen Ozean«, Hamburg 1899, S. 7 ff.

[79]) Bei Krümmel, Handbuch der Ozeanographie, S. 116, zusammengestellt.

[80]) Groll, Tiefenkarten der Ozeane, S. 56.

[81]) Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin. 1927, S 339.

[82]) Archiv der Deutschen Seewarte, Hamburg 1906 Nr. 2, S. 3.

[83]) Archiv der Deutschen Seewarte, Hamburg 1906 Nr. 2, S. 5.

[84]) Vgl. dazu Karte bei Schott, Geographie des Atlantischen Ozeans, S. 119, Fig. 39.

[85]) Archiv der Deutschen Seewarte, Hamburg 1906 Nr. 2, S. 8.

als auch Friedrichsen sehen darin ganz jugendliche Gebilde[86]), was uns noch einmal den Vergleich nahelegt, unbeschadet dessen, daß das pazifische Meer als solches viel älterer Entstehung ist. Die Bildung dieser Staffelbrüche dürfte also etwa in die Tertiärzeit fallen, als überall auf unserem Erdball jene gewaltigen Kräfte am Werke waren, welche unsere jungen Hochgebirge heraushoben. Von der Leistungsfähigkeit dieser hebenden und senkenden Kräfte innerhalb der Erdkruste in ihrem Kampf mit den entgegenwirkenden der Abtragung und Umlagerung vermögen wir uns ein Bild zu machen, wenn wir aus all dem sehen, daß an der japanischen Küste eine Höhendifferenz von mindestens 12 000 m (— 8 490 m von »Tuscarora« gelotet, + 3 700 m der Gipfel des Fusiyama) besteht, die an der südamerikanischen Westküste vollends einen Betrag von 14 236 m erreicht (— 7 636 m durch »Silbertown« erlotet, + 6 600 m der Gipfel des Llullaillaco)[87]).

Die Ablagerungen in den Tiefen über 3- bis 4 000 m ergaben fast immer Roten Tiefseeton, der zusammen mit dem Radiolarienschlamm im Pazifischen Ozean die weitesten Flächen innehat: 67,5 v H[88]). Aus den sonstigen Ergebnissen fallen nun wieder völlig heraus die Verhältnisse, wie sie an der tiefsten Stelle des Liu Kiu-Grabens gefunden wurden. Hier war nämlich ein ähnlicher Fall gegeben, wie er uns bereits auf dem deutsch-atlantischen Kabelwege begegnete, daß die eigentlich landnahe Bildung des Blauen Schlicks in größter Tiefe gefunden wurde. Vielleicht sind auch hier submarine Bergschlipfe an dem immerhin 7,5° betragenden steilsten Abfall die Ursache der Verlagerungen. Allerdings scheint wieder dagegen zu sprechen, daß in geringeren Tiefen dazwischen Roter Ton liegt. Hier muß zur endgültigen Klärung wohl noch weiteres Material abgewartet werden.

Aus all dem mag nunmehr zur Genüge hervorgegangen sein, wie wichtig die Tätigkeit der Kabel- und Vermessungsschiffe für die Erforschung der Ozeane geworden ist, daß sie uns eine überreiche Fülle des verschiedenartigsten Materials beigebracht haben. Die angeführten Beispiele sind ja nur ein ganz kleiner Ausschnitt aus dem weiten Arbeitsfeld, dessen Umfang uns nur die Kabelgeschichte veranschaulichen kann. Zu diesem Material über die Tiefen und die dortigen Bodenverhältnisse kommen noch die Angaben über die Bodentemperaturen, die vielfach mitbeobachtet wurden und die uns Beiträge zum Bild der ozeanischen Tiefenzirkulation geben.

Nicht zuletzt hat aber auch die Zoologie wertvolle Anregungen erfahren. Bereits bei den Vorarbeiten für das erste transatlantische Kabel hatten sich unzweideutige Beweise für die Existenz einer Fauna in Tiefen von mehr als 2 000 m ergeben; noch drastischer wurden sie, als das erste Europa und Amerika verbindende Kabel von 1858 gebrochen war und dasselbe Schicksal auch solche zwischen Algier und Sardinien traf. Als man diese Kabel nämlich wieder auffischte, hatten sich auf beiden Tiere angesiedelt. Drei Jahre hatten genügt, daß auf dem Mittelmeerkabel in einer Tiefe bis zu 3 000 m Vertreter von 15 Tierarten festsitzend gefunden wurden[89]). Damit war mit Eduard Forbes »Abyssus-Theorie« endgültig aufgeräumt. Man lernte eine Geschmeidigkeit und Anpassungsfähigkeit des tierischen Organismus an Existenzbedingungen kennen, die alles überbot, was man bisher von der geographischen Verbreitung tierischer Organismen in anscheinend dem Leben feindlichen Regionen wußte. Und wie es den Menschen der damaligen Zeit, die noch nicht so sehr das Gepräge der Raschlebigkeit an sich trugen, erging, als das erste Kabeltelegramm die Weltmeere durcheilte, so horchten sie nunmehr auf, als erstmals in den Funden näheres über die Tiefseefauna bekannt wurde. »Kaum vermögen wir uns noch den Zauber zu vergegenwärtigen, den es auf die Menschheit ausübte, als mit dem Eintreffen des ersten Kabeltelegramms Zeit und Raum zwischen alter und neuer Welt nur noch nach Bruchteilen von Sekunden gemessen wurden, kaum noch vermögen wir das Staunen zu fassen, mit welchem der Gebildete die Entdeckung der Tiefseefauna entgegennahm[90]).« In der Folge mehrten sich natürlich die Fälle, wo man bei Kabelarbeiten mit der Fauna der Tiefsee bekannt wurde. Dem Archiv für Post und Telegraphie entnehme ich noch folgenden ansprechenden Bericht[91]): »Die Menge parasitischer Geschöpfe, die sich an einem Kabel in kurzer Zeit einfinden, ist erstaunlich. Vor einiger Zeit wurde das Para-Cayenne-Kabel behufs Ausbesserung aufgenommen, und zwar an der Mündung des Amazonas. Das Kabel hatte nur einen Monat in See gelegen, und doch war es schon stellenweise mit kleinen Muscheln buchstäblich überzogen, mit unterseeischer Vegetation, Krabben und merkwürdigen Schaltieren, zum Teil von großer Zartheit und Schönheit, bedeckt. Das Seeunkraut war in reicher Auswahl vertreten; hie und da hingen dicke Büschel roter und gelber Algen an dem Kabel oder schlankes, durchsichtiges Federgras, roter schleimiger Tang und Büschel amethystfarbiger Moose. Man fand daran Korallenpflanzen von 1 Fuß Höhe, das weiche Gerüst mit einer fleischigen Haut von gewöhnlich dunkeloranger Farbe umgeben. Manchmal saß auch ein Schwamm zwischen den Wurzeln der Korallen, und deren Stämme waren überkleidet von zarten Kalkgebilden, welche ihnen sowohl zum Schmuck als zur Stütze dienten. Mancherlei Seesterne, Pflanzentiere, merkwürdige Krabben und sonstige Krustentiere wurden ebenfalls mit dem Kabel aufgefischt. Die Krabben waren oft selbst wieder völlig bewachsen mit der Vegetation des Meeresgrundes. Eine derselben, eine wunderschöne kristallartige Form — eine ganz neue Spezies —, vereinigte in sich mehrere der auf dem Meeresgrund vorherrschenden Farben. Ihre schlanken, glasfadenähnlichen Glieder waren hie und da tief topasblau gefärbt, ihr Mund, spitz wie eine Nadel, war scharlachrot, ihr dreieckiger Körper orangegelb, ihre Augen grün und ihre winzigen Scheren amethystblau.«

Diese Beispiele lassen sich ins Endlose mehren. In jüngster Zeit gingen dann sogar unsere »Norddeutschen Seekabelwerke« in richtiger Erkenntnis der weittragenden Bedeutung ihrer Lotungsfahrten so weit, daß sie einem Biologen, Herrn Dr. Lohmann, die Teilnahme an der Auslotung der Linie für das zweite deutsch-atlantische Kabel ermöglichten. Er hat uns seine Ergebnisse in den »Sitzungsberichten der Kgl. Preußischen Akademie der Wissenschaften« niedergelegt[92]). Auf solche Weise könnten in Zukunft planmäßig diese Fahrten noch reicher ausgewertet werden.

[86]) Archiv der Deutschen Seewarte, Hamburg 1906 Nr. 2, S. 10 und Anm. S. 13.

[87]) Diese Angaben nach Krümmel, Handbuch der Ozeanographie, S. 116.

[88]) Krümmel, Handbuch der Ozeanographie, S. 205.

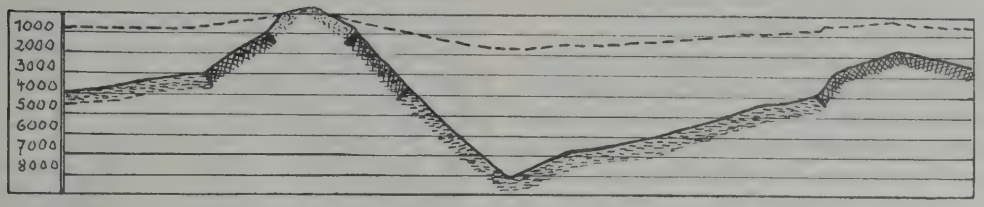
[89]) Nach Chun, Aus den Tiefen des Weltmeeres, S. 2; vgl. auch Meisenheimer im Handwörterbuch der Naturwissenschaften X, S. 1175.

[90]) Chun, Aus den Tiefen des Weltmeeres, S. 2.

[91]) Jahrg. 1879, S. 164.

[92]) Berlin 1903 I, S. 560 ff.

Abb. 7.



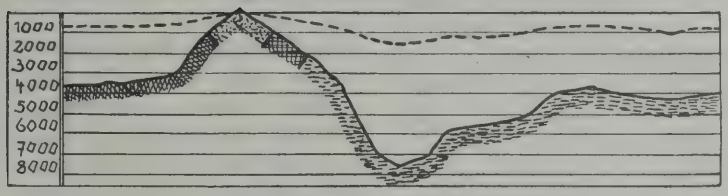
Graben von Palau.

– – – – – Wirkliches Verhältnis. ——— Fünffache Übertiefung.

Roter Ton. Globigerinenschlamm. Korallen und Sande.

(Nach Schott, Archiv der deutschen Seewarte 1906, Tafel II.)

Abb. 8.



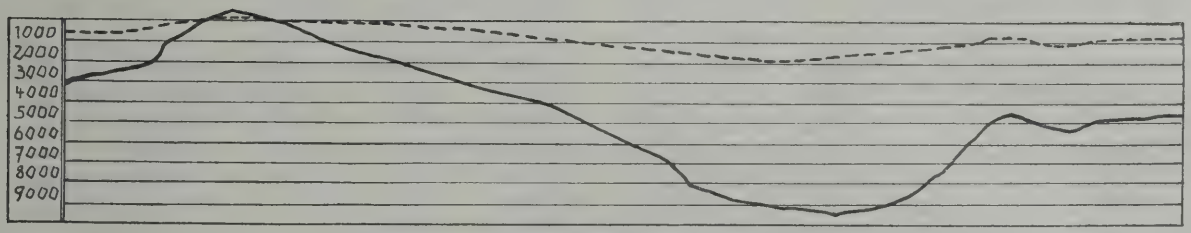
Graben von Jap.

– – – – – Wirkliches Verhältnis. ——— Fünffache Übertiefung.

Globigerinenschlamm. Korallen und Sande. Roter Ton.

(Nach Schott, Archiv der deutschen Seewarte 1906, Tafel II.)

Abb. 9.

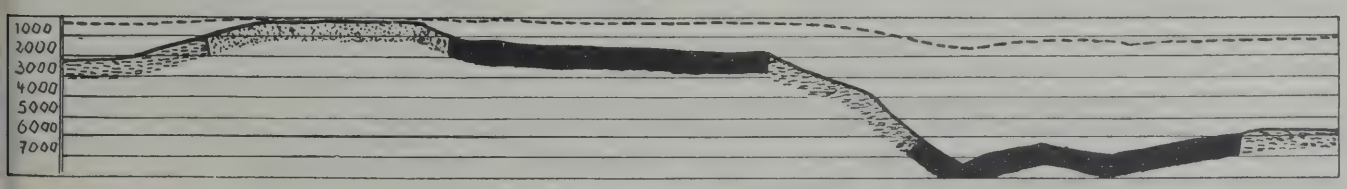


Graben von Guam.

– – – – – Wirkliches Verhältnis. ——— Fünffache Übertiefung.

(Nach Schott, Archiv der deutschen Seewarte 1906, Tafel III.)

Abb. 10.



Liukiu-Graben.

– – – – – Wirkliches Verhältnis. ——— Fünffache Übertiefung.

Roter Ton. Korallen und Sande. Blauer Schlick.

(Nach Schott, Archiv der deutschen Seewarte 1906, Tafel IV.)

c. Anregung zu wissenschaftlicher Verarbeitung und Auswertung.

Was wäre jedoch aus all dem reichen Material geworden, wenn es nun in der Folgezeit nicht eine umfassende Bearbeitung und zusammenfassende Darstellung erfahren hätte. Es wäre ein gewaltiges Haufwerk von Bausteinen geblieben, die nie sich zu einem herrlichen Bau zusammengefügt hätten. Und deshalb dürfen wir es wohl als eine der weittragendsten Folgen dieser Arbeiten ansehen, daß nunmehr durch die Fülle des Materials und die immer mehr vervollkommneten Hilfsmittel das Interesse für die Tiefsee in weiteren Kreisen geweckt und so eine neue Zeit heraufgeführt wurde: die Zeit der eigentlichen wissenschaftlichen Ozeanographie, deren Beginn wir um 1870 ansetzen können. Ich schließe mich dabei an Richthofen an, der in seiner Rektoratsrede über »Das Meer und die Kunde vom Meer« folgendes ausführte[93]): »Die Ozeanographie beginnt, nachdem ihr durch Maury schon um 1854 festere Bahnen gewiesen worden waren, mit 1870 eine neue Phase.« Schott glaubt allerdings, ihre Anfänge auf 1860 hinaufrücken zu sollen[94]). Doch ist dagegen zu bemerken, daß die rein wissenschaftlichen Fahrten vor 1870 — es waren deren nur ganz wenige in kleinerem Stil —, daß all diese nur wie das Präludium sich ausnehmen zu einer großartigen Symphonie, an deren Komposition in der Folgezeit die bedeutendsten Gelehrten aller Nationen mitwirken sollten. Auch hier obliegt es mir nicht, eine Aufzählung all dessen zu geben, was nun auf wissenschaftlichem Gebiet in den letzten 50 Jahren Meeresforschung geleistet wurde[95]). Nur in kurzen Strichen mag das Wichtigste angedeutet werden.

Waren demnach schon vor 1870 einige Fahrten rein wissenschaftlichen Interesses halber unternommen worden, wie die Wallichs an Bord des »Bulldog« 1860 oder jene von Weyville Thomson und Carpenter auf »Lightning« 1868 und »Porcupine« 1869/70, so folgte 1872/76 auf diese vorbereitenden Expeditionen die größte aller bisher unternommenen rein ozeanographischen Unternehmungen, die des »Challenger«. Diese wissenschaftlichen Expeditionen dürfen nun aber beileibe nicht als bloße Ergänzungen zu all dem, was uns die Kabelleger geboten haben, betrachtet werden, wie es auf den ersten Blick nach dem Vorausgegangenen vielleicht erscheinen möchte. Das gilt nur, soweit wir allein die Tiefenverhältnisse und die Bodenbeschaffenheit der großen Meeresströge im Auge haben. Das Arbeitsfeld der jetzt folgenden Expeditionen war ein viel weiteres, viel umfassenderes. Durch sie wurden in gleicher Weise die physikalisch-chemischen Zustände und Bewegungsformen des Meeres (Salz- und Gasgehalt, Temperaturen in den verschiedenen Tiefen, damit zusammenhängend die Erforschung der Oberflächen- und Tiefenströmungen, Meereswellen und Luftbewegungen) wie auch die biologischen Verhältnisse (Pflanzen- und Tierwelt der Ozeane, ihre regionale Verbreitung und ihre Lebensbedingungen in den wechselnden Tiefen) in den Kreis der Beobachtung gezogen und so uns erst ein Bild vom wirklichen Leben der Weltmeere vermittelt. 50 umfangreiche Quartbände umfaßt die wissenschaftliche Bearbeitung des gesamten Materials dieser Reise des »Challenger«. Und Krümmel stimmt John Murray vollständig bei[96]), wenn dieser in berechtigtem Stolz darüber sagt, daß seit den Tagen des Kolumbus und Maghellan die Aufhellung der Oberfläche unseres Planeten keine solchen Fortschritte gemacht habe wie durch die Weltumseglung des »Challenger« und die sich daran anschließenden anderen ozeanographischen Expeditionen seit dem letzten Viertel des 19. Jahrhunderts. Auf diese englische Tat folgte nämlich eine ganze Reihe weiterer großer Forschungsreisen. Genannt seien nur von unseren deutschen: »Gazelle« 1874/76, »Valdivia« 1898/99, die erste deutsche Südpolarexpedition Erich von Drygalskis auf der »Gauß« 1901/03, der 1911/12 die zweite mit Brennecke auf der »Deutschland« folgte, und dazu noch »Planet« 1906, auf welcher erstmals die aërologische Forschung, d. h. die Untersuchung der höheren Luftschichten mittels Drachen, Registrier- und Pilotballons, auf dem Weltmeere in Nord- und Südbreite unter die Aufgaben aufgenommen und regelmäßig durchgeführt wurde[97]). Während die Fahrten der »Gazelle« und »Valdivia« vornehmlich biologischen Arbeiten gewidmet waren, klärten uns Drygalski-Brennecke mit ihren Arbeiten in den antarktischen Gebieten über die großen ozeanischen Tiefenströme auf. Die 20 Bände des »Gauß-Werkes«, die jetzt nahezu vollendet sind, stellen sich würdig neben die Ergebnisse des »Challenger«. Und nun ist bereits wieder ein deutsches Schiff aus dem Südatlantischen Ozean glücklich heimgekehrt, der »Meteor«, um neben neuen wichtigen Problemstellungen vielleicht zu vollenden, was in den beiden früheren deutschen Expeditionen in Betreff der Wasserversetzung der Ozeane an neuen Anschauungen grundgelegt wurde.

Verarbeitet wird all dieses Material in den biologisch-meteorologischen Stationen und hydrographischen Amtern der einzelnen Staaten, die auch zumeist auf die 70er Jahre zurückgehen. 1870 schuf beispielsweise deutsche Entschlußkraft die biologische Station in Neapel, nach deren Muster und Vorbild fernerhin eine ganze Reihe ähnlicher Institute in allen Ländern entstanden[98]). Ferner war es nach Richthofen »ein Markstein kraftvollen Eintretens in die eigentliche ozeanographische Mitarbeit Deutschlands[99])«, als am 9. Januar 1875 die »Deutsche Seewarte« in Hamburg gegründet wurde, die dem schon seit Maurys Zeiten bestehenden »Hydrographischen Amt« in Washington und dem »Meteorological Office« in London entspricht[100]). Zuletzt sei in dieser Entwicklung noch das »Institut für Meereskunde« in Berlin genannt, das 1899 bei seiner Gründung Aufgaben und Ziele noch von Richthofen bekam: ähnlich wie die nach ihm gegründeten meereskundlichen Institute in anderen Ländern beim heutigen Geschlecht den Sinn für die nationale und wirtschaftliche Bedeutung der Seeinteressen zu wecken[101]).

Aus dem Zusammenwirken all dieser Kräfte ist unsere heutige Ozeanographie hervorgegangen, die jedoch selbst nur wieder Glied eines größeren Ganzen, der physischen Erdkunde, ist. Eine Erweiterung und Vertiefung unseres Wissens auf dem einen Gebiet hat damit auch einen Fortschritt in der allgemeinen Auffassung über unseren Planeten im Gefolge. Wir kennen heute die mittlere Tiefe der Ozeane und wissen, daß sie mit 3 800 m 4,5mal größer ist als die mittlere Erhebung des festen Landes mit 840 m, daß also kein mittleres Krustenniveau — das allerdings

[93]) Berlin 1904, S. 6.
[94]) Schott, Geographie des Atlantischen Ozeans, S. 28.
[95]) Man vgl. dazu Schott, Geographie des Atlantischen Ozeans, S. 28 ff., und Chun, Aus den Tiefen des Weltmeeres, S. 3 ff.
[96]) Krümmel, Handbuch der Ozeanographie, S. 73.
[97]) Schott, Geographie des Atlantischen Ozeans, S. 33.
[98]) Zusammengestellt bei Mayer, »Zoologische Stationen«, im Handwörterbuch der Naturwissenschaften X, S. 1032.
[99]) Richthofen, Das Meer und die Kunde vom Meer, S. 6.
[100]) Krümmel, Handbuch der Ozeanographie, S. 5.
[101]) Penk, Deutschlands Seeinteressen und das Institut für Meereskunde an der Universität Berlin, Berlin 1921, S. 5.

in 2 450 m Tiefe liegen müßte — vorhanden ist, wie es zunächst zu erwarten gewesen wäre. Darauf aufbauend hat uns Wegener den Unterschied zwischen der schwereren Gesteinskruste des »Sima« auf dem Meeresboden (s = 3,0) und der leichteren des »Sial« auf unserem Festlande (s = 2,9) gelehrt und ist in Verfolgung dieser Gedanken zu seiner Theorie der »Horizontalverschiebung der Kontinente« gekommen. Walther hat aus der die Tiefsee bevölkernden Fauna den Rückschluß auf die Entstehungszeit der großen Ozeanbecken gezogen. Nach den vorwiegend mesozoischen Typen, die nach ihm ihrem ganzen Wesen nach nur als eine Einwanderung aus der Flachsee betrachtet werden können, nimmt er die Anlage der weiten Wasserräume am Ende des paläozoischen Zeitalters an, in einer Zeit, da gleichzeitig in ausgedehntester und großartigster Weise unsere alten Kettengebirge — die heutigen Mittelgebirge — aus dem Boden herauswuchsen[102]).

Welch völlig veränderte Vorstellungen ergaben sich von der »physischen Ökonomie des Ozeans«, als aus den Tiefen, von denen man bisher immer noch dem Dichter geglaubt hatte, der da sang[103]):

»Da drunten aber ist's fürchterlich,
Und der Mensch versuche die Götter nicht
Und begehre nimmer und nimmer zu schauen,
Was sie gnädig bedecken mit Nacht und Grauen«,

als aus diesen Tiefen die ganze herrliche Lebewelt der mikroskopisch kleinen Organismen der Tiefseeablagerungen heraufkam. Da bot sich die höchst bemerkenswerte Tatsache, daß die meisten Tiefseeablagerungen nicht dem Mineralreich, sondern dem Tierreich angehörten, und daß diese mikroskopisch kleinen Tierchen nicht dort leben und sterben konnten, wo sie Brookes Senklot fand. Sie hätten ja dort nicht das nötige Licht gehabt, und außerdem wären ihre gebrechlichen, feinen Gewebe beim Wachstum einem Druck von 400 und noch mehr Atmosphären ausgesetzt gewesen. Sie mußten vielmehr nahe der Oberfläche des Meeres gelebt haben, wo sie sich des belebenden Einflusses von Licht und Wärme erfreuten, um erst nach ihrem Tode in den »großen Leichenhöhlen der Tiefe« begraben zu werden. Und Maury schreibt dann die auch heute noch lesenswerten Sätze[104]): »Brookes Sondierungsapparat und das Mikroskop lassen uns nunmehr den Ozean in einem neuen Lichte ansehen. Sein Schoß, der von animalem Leben strotzt, sein Antlitz, auf das die Zeit keine bleibende Runzel gräbt, sind ebensogut wie die ganze Tier- und Pflanzenwelt dem großen, allgemeinen Gesetz des Wechsels unterworfen. Wir erhalten einen Wink, die Oberfläche der See hinfort als eine von entstehenden Organismen strotzende Pflanzschule, ihre Tiefen als die Begräbnisstätte für Familien lebender Geschöpfe anzusehen, welche zahlloser sind wie der Sand am Meere. Dicht an das Leben grenzt der Tod — neben der Kinderstube der Kirchhof —; solche Gegensätze zeigt einmal die animalische Welt. Es ist uns aber noch nie zuvor so nahegelegt worden, die Seeoberfläche wie eine weite Stätte der Erzeugung für unzählige Wesen, jedes kleine Wellental für ihre Wiege und den Meeresboden wie ihren ungeheuren Begräbnisplatz anzusehen.«

Nicht minder neuartig waren die Lehren, die aus dem nunmehr bestimmbaren Salzgehalt der Meere sich ableiten ließen und die uns Antwort gaben auf die Frage: woher stammen die Wasser der Meere. Es zeigte sich, daß die Zusammensetzung der Salze des Meerwassers eine ganz andere ist als die unserer Binnengewässer. Wir können es hier also nicht einfach mit einer Entsalzung der Festländer zu tun haben. Die Salze des Meeres, besonders das so reich vertretene Chlornatrium, müssen vielmehr auf einem anderen Wege in die blaue Flut gekommen sein. Und Eduard Süeß kam so zu dem Schluß, die Wasser der Ozeane, das darin enthaltene Chlornatrium und andere der dort vorkommenden Stoffe müssen sich aus einer noch immer fortdauernden Entgasung des sich abkühlenden Erdkörpers herleiten. So knüpfen sich an eine Betrachtung der Statik der Meere unmittelbar Probleme tellurischer Dynamik[105]).

Wir könnten noch mannigfache Beispiele des Wertes unseres Wissens vom Meer für die Gestaltung unseres Weltbildes anführen. Es dürfte aber jetzt genügen, um die Bedeutung des Kabelnetzes der Erde im Leben der Völker erkannt zu haben. Die Arbeit wird auch hinlänglich gezeigt haben, wie deutsche Männer in reichstem Maße mitgewirkt haben, die in den praktischen Arbeiten verborgenen geistigen Schätze zu heben und diese dann zum kulturellen Fortschritt der Menschheit weiterzuverfolgen.

Gerade als ich diese Zeilen niedergeschrieben hatte, kam mir noch ein Vortrag des um die Meeresforschung so verdienten Fürsten Albert von Monaco[106]) in die Hände, dem ich wörtlich entnehme: »In keinem Land ist das Studium des Meeres so verbreitet und populär geworden wie gerade in Deutschland, und angesichts der schon gewonnenen Ergebnisse beglückwünsche ich ebenso ihre studierende Jugend wegen dieses ihres Scharfblickes, wie ich ihre Regierung, ihre Gelehrten, ihre Industriellen bewundere wegen der Anstrengungen, die sie, ein jedes in seinem Teile, auf diesem Gebiete gemacht haben.« Trotzdem Deutschlands Küstenanteil verhältnismäßig klein ist, hat unser Volk sich doch des Meeres würdig erwiesen und darum noch heute volles Recht auf die völkerverbindenden Wege der Ozeane, auf eine freie Entfaltung seiner Kräfte auch zur See.

[102]) Walther, Über Entstehung und Besiedlung der Tiefseebecken, Naumburg, S. 16.
[103]) Chun, Aus den Tiefen des Weltmeeres, S. 2.
[104]) Maury, Die physische Geographie des Meeres, S. 202.
[105]) Nach Richthofen, Das Meer und die Kunde vom Meer, S. 16.
[106]) Die Fortschritte der Ozeanographie, München 1907, S. 2.

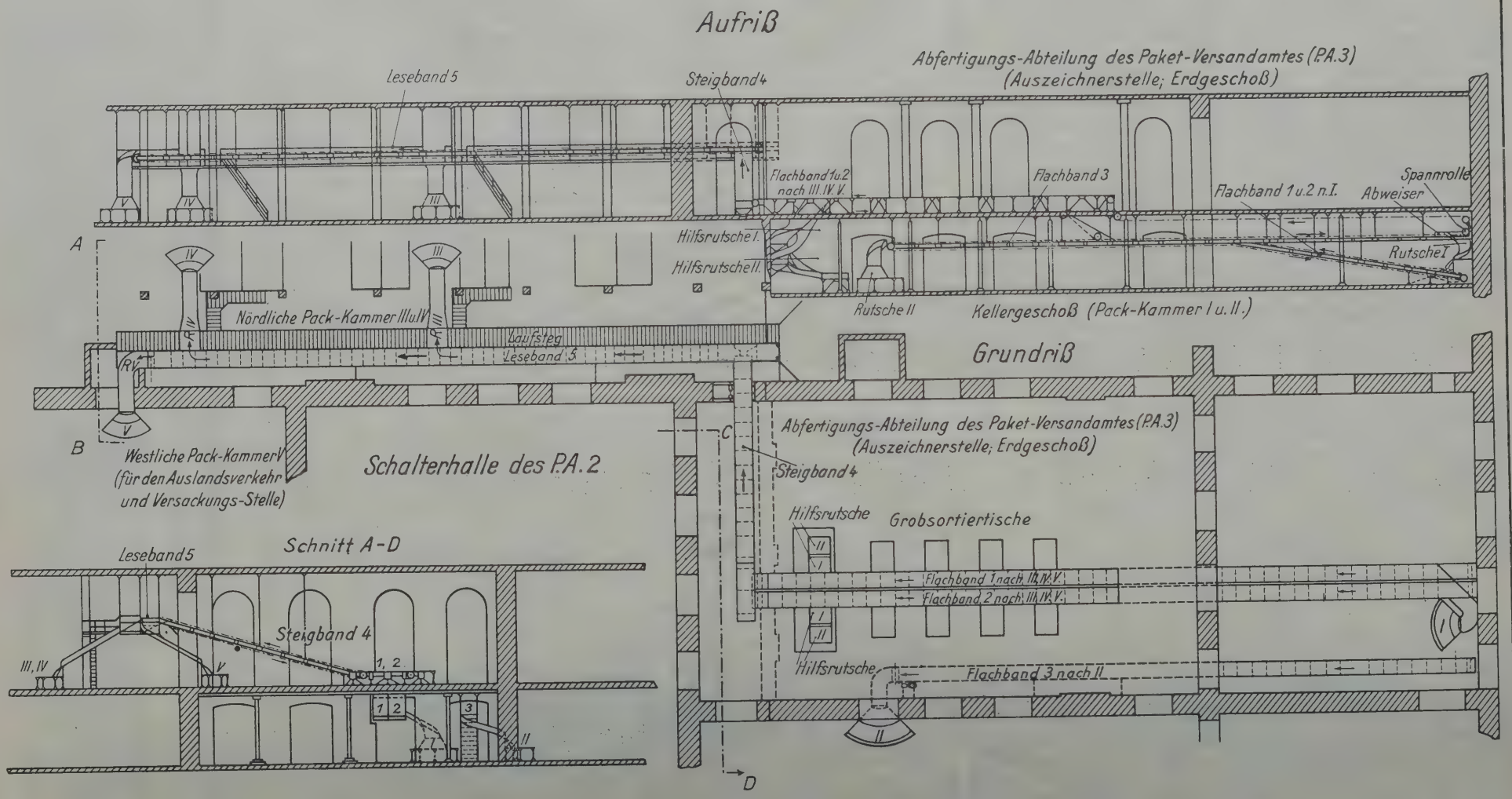
Die Förderanlage in der Abfertigungsabteilung des Postamts München 3 (Paketpostamt).

Von Oberpostrat Dr. Krinner, München.

Durch die Verlegung der Zustellabteilung des Postamts München 3 in das neue Paketzustellamt am Marsfeld[1]) wurden im alten Paketpostamt größere Räume frei, die nunmehr zur Vergrößerung der Abfertigungsabteilung des genannten Amtes herangezogen werden konnten. Die bisherigen Räume dieser Abteilung genügten dem wachsenden Verkehr (1926 rund 11 Millionen Pakete) längst nicht mehr. Zudem lag nur ein kleiner Hinterstellungsraum und der Raum, in dem die Pakete beschrieben wurden, im Erdgeschoß, während sich fast der gesamte Packkammer-

[1]) Siehe Archiv 1927 Seite 173 bis 181.

Abb. 1.


Aufriß
Abfertigungs-Abteilung des Paket-Versandamtes (P.A.3)
(Auszeichnerstelle; Erdgeschoß)
Leseband 5
Steigband 4
Flachband 1u.2 nach III. IV. V.
Flachband 3
Flachband 1 u. 2 n. I.
Spannrolle
Abweiser
Rutsche I
Hilfsrutsche I.
Hilfsrutsche II.
Rutsche II
Kellergeschoß (Pack-Kammer I u. II.)
Nördliche Pack-Kammer III u. IV
Laufsteg
Leseband 3
Grundriß
Westliche Pack-Kammer V
(für den Auslandsverkehr
und Versackungs-Stelle)
Schalterhalle des P.A. 2
Abfertigungs-Abteilung des Paket-Versandamtes (P.A.3)
(Auszeichnerstelle; Erdgeschoß)
Steigband 4
Hilfsrutsche
Grobsortiertische
Flachband 1 nach II. IV. V.
Flachband 2 nach III. IV. V.
Hilfsrutsche
Flachband 3 nach II.
Schnitt A-D
Leseband 5
Steigband 4
A
B
C
D

dienst, insbesondere auch der ganze Auslandsdienst, im Keller unter sehr ungünstigen Lichtverhältnissen abwickelte. Die Verlegung der Zustellabteilung ermöglichte es, ohne bauliche Änderungen den gesamten Auslandsdienst und den größeren Teil des Packkammerdienstes in gut belichtete Räume des Erdgeschosses zu verlegen und den Verkehr zwischen dem Beschreiberaum und den Packkammern flüssiger zu gestalten. Dabei war zu prüfen, ob und inwieweit der Betrieb der Abfertigungsabteilung durch fördertechnische Hilfsmittel vereinfacht und beschleunigt werden könnte. Die Betriebsabwicklung war bisher die, daß die auf Handkarren von den Schaltern des Postamts, von der Laderampe (Auflieferung der Stadtpostämter) oder von den Bahnsteigen (Bahnposten oder Sackwagen) kommenden Pakete im sogenannten Auszeichnerraum von Beamten mit Kursnummern beschrieben, auf einen Verteilertisch abgelegt und von hier durch andere Beamte oder Posthelfer zunächst auf Handkarren nach bestimmten Gesichtspunkten grobverteilt wurden. Die Handkarren wanderten sodann durch einen Aufzug in die Packkammern im Keller, wo die endgültige Feinverteilung und Abfertigung zu den Zügen erfolgte.

Der Arbeitsvorgang des Beschreibens, Grobverteilens und schließlich Feinverteilens blieb auch nach Inbetriebnahme der neu hinzukommenden Räume gegeben. Die Frage war nur die, welche Teile dieses Arbeitsvorganges sich wirtschaftlich und betriebstechnisch zur »Mechanisierung« empfahlen. Zeitmessungen und Leistungsstudien zeigten, daß die bisherige Betriebsart in der Hauptsache unter der Länge der zu Fuß zurückzulegenden Transportwege litt. Die Beförderung der Pakete vom Beschreibetisch zu den Stellen, wo die endgültige Feinverteilung erfolgte, erforderte zahlreiches Personal, das sich bei steigendem Verkehr gegenseitig behinderte und dadurch die Abfertigung gerade zu den Zeiten verlangsamte, wo Beschleunigung das Gebot der Stunde war. Mit Inbetriebnahme der ausgedehnten neuen Räume wären bei Beibehaltung des reinen Handbetriebs die Transportwege noch bedeutend länger, wäre der Personalbedarf nicht unerheblich größer geworden. Es galt also eine Anlage zu schaffen, die die Beförderung der Pakete von den Beschreibern zu den Feinverteilungsstellen mechanisch besorgte, die menschliche Arbeitskraft in weitgehendstem Maße ausschaltete und sie, soweit sie bei der Grob- und Feinverteilung unentbehrlich ist, entweder an einem festen Standort band oder wenigstens auf kürzeste Wege beschränkte. Zu berücksichtigen war dabei, daß die Anlage ohne nennenswerte hochbauliche Änderungen eingebaut werden mußte, daß sie ferner in den Betriebsräumen nur wenig Platz wegnehmen und den Handkarrenbetrieb, soweit er noch er-

Abb. 2.

Das Doppelband in der Auszeichnerhalle mit anschließendem Steigband.

forderlich blieb, nicht behindern durfte. Diese Aufgaben gestalteten das Problem schwierig, aber auch besonders reizvoll. Seine Lösung wurde in folgender Richtung gefunden.

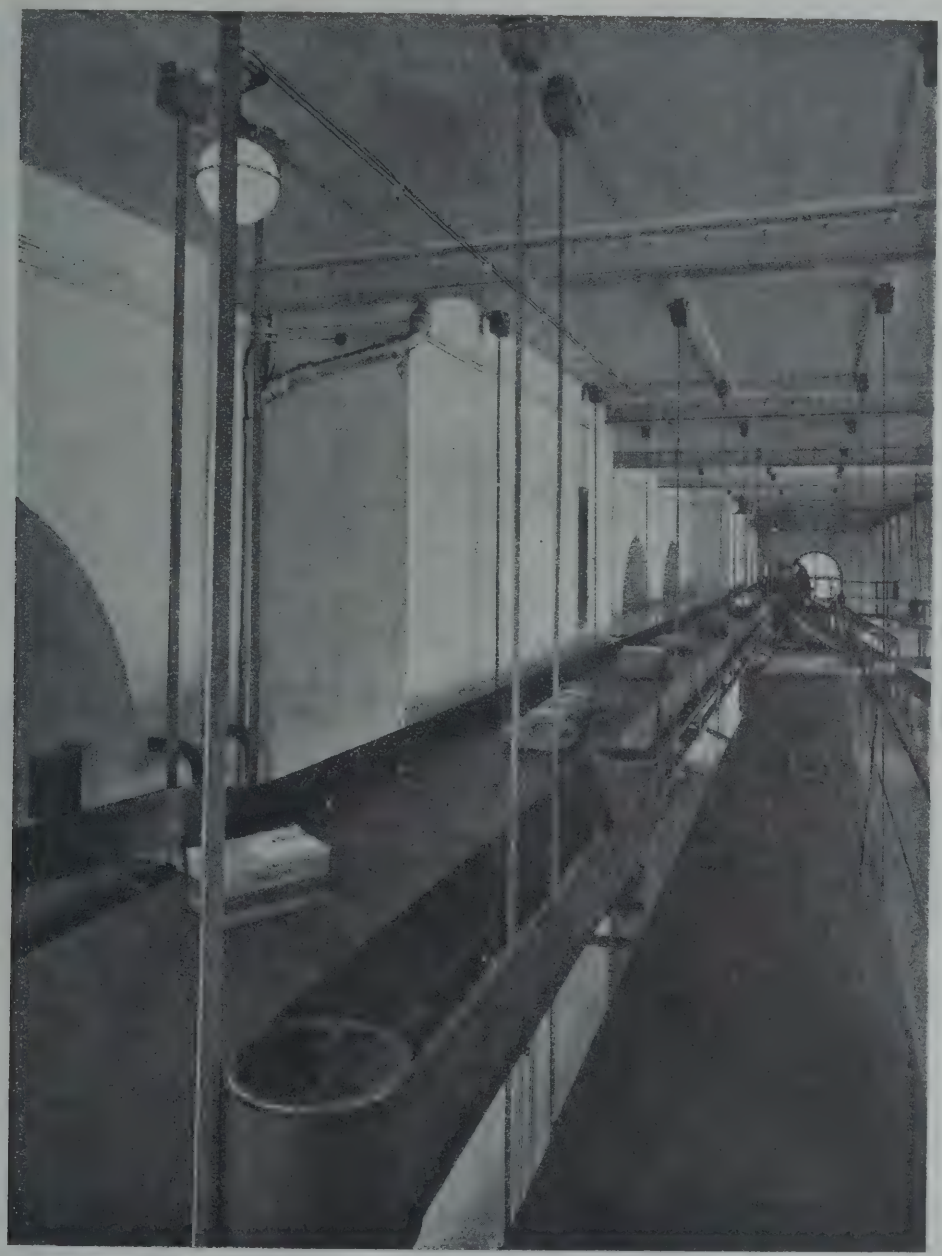
In der Auszeichnerhalle (siehe Abb. 1 und 2) läuft wagerecht in Tischhöhe von Osten nach Westen ein doppeltes Förderband, dessen beide Teile je 80 cm breit sind und einen gesonderten Antrieb besitzen, so daß nach Bedarf die zwei Bänder getrennt oder gleichzeitig eingeschaltet werden können. Das in entgegengesetzter Richtung rücklaufende Trum des Doppelbandes liegt dicht über dem Fußboden, wird in einer später zu beschreibenden Weise ebenfalls zur Paketbeförderung benutzt und ermöglicht so eine sehr hohe Ausnutzung des Bandes. Zu beiden Seiten des Doppelbandes stehen je 4 Doppeltische für die Beamten, die die Pakete zu bearbeiten haben (Auszeichner oder Beschreiber), so daß also bis zu 16 Arbeitskräfte an der Anlage Platz nehmen können. In der Auszeichnerhalle strömen die Pakete, auf Handkarren verladen, ohne jede vorherige Ausscheidung aus 3 Richtungen zusammen. Der eine Teil kommt von den Schaltern der westlich gelegenen Schalterhalle, der zweite von dem der Auszeichnerhalle östlich vorgelagerten Massenschalter (Selbstbekleber und sonstige Massenauflieferer), der letzte erheblichste Teil endlich aus nördlicher Richtung. Dieser setzt sich zusammen aus der mit Straßenbahnwagen (Einsatzpostkarren) oder Elektromobilen (Ausladen an der nördlichen Laderampe) angefahrenen Stadtauflieferung und den mit den Bahnposten und Sackwagen angekommenen Durchgangssendungen. Die Karren werden neben den Auszeichnertischen aufgestellt, Posthelfer nehmen die Sendungen von den Karren einzeln ab und legen sie den an den Tischen sitzenden Auszeichnern so vor, daß diese die Anschrift ohne weitere Wendung des Pakets lesen können. Die Auszeichner beschreiben die Pakete mit einer Kursnummer und nehmen sodann eine erste Ausscheidung vor. Diejenigen Sendungen, die in die Packkammern III, IV und V im Erdgeschoß (nördlich und westlich der Auszeichnerhalle gelegen — siehe Abb. 1 —) gehören, legen sie auf den oberen von Osten nach Westen laufenden Teil des Doppelbandes, die übrigen für die Packkammern I und II im Keller bestimmten auf das von Westen nach Osten rücklaufende Trum. Die Tragkonstruktion des Förderbandes ist so, daß das Auflegen der Pakete auch auf den unteren

Abb. 3.

Die Auszeichner (Beschreiber) bei der Arbeit.

Teil des Bandes bequem und ohne daß der Auszeichner eine zeitraubende Bewegung machen muß, erfolgen kann (siehe Abb. 3). Die auf den oberen Teil des Doppelbandes gelegten Pakete wandern mit einer Geschwindigkeit von 0,5 m in der Sekunde an das westliche Bandende und gehen hier auf ein rechtwinklig zum Doppelband gestelltes, 80 cm breites Steigband über, das die Auszeichnerhalle in nördlicher Richtung verläßt (siehe Abb. 2 und 3). Hier schließt sich wiederum rechtwinklig ein ostwestlich laufendes Förderband von 80 cm Breite — ein sogenanntes Leseband — an, auf das die mit dem Steigband ankommenden Pakete selbsttätig übergehen (siehe Abb. 4). Das Leseband ist an der Decke der Packkammer mit Klammern und Hängeeisen aufgehängt und zur Vermeidung von Schwingungen seitlich an der Wand und den im Raum stehenden Säulen abgestützt. An der Nordseite des Bandes entlang läuft ein Steg zur Bedienung des Lesebandes durch die Betriebsbeamten und das technische Personal. Leseband und Laufsteg, durch 2 eiserne Stiegen zugänglich (siehe Abb. 5), liegen so hoch, daß darunter sich der Verkehr mit beladenen Handwagen bis zur Höhe von 2 m ungestört abwickeln kann. Eine besondere Aufmerksamkeit wurde den Übergängen von dem Doppelband im Erdgeschoß auf das Steigband und von dieses auf das Leseband zugewendet. Es ist notwendig, daß die Pakete aus diesen Übergängen ihre Lage so behalten, daß die Kursnummer stets oben bleibt, insbesondere aber auch, daß lange Pakete reibungslos von einem Band auf das andere übergleiten. Um ersteres zu erreichen, wurde das Steigband gegenüber dem Doppelband und das Leseband gegenüber dem Steigband nur mäßig (40 mm) tiefer gelegt (siehe Abb. 2). Die Überleitung langer Pakete wird einmal durch eine leicht erhöhte Geschwindigkeit des nachfolgenden Bandes, zum anderen

Abb. 4.



Das Leseband.

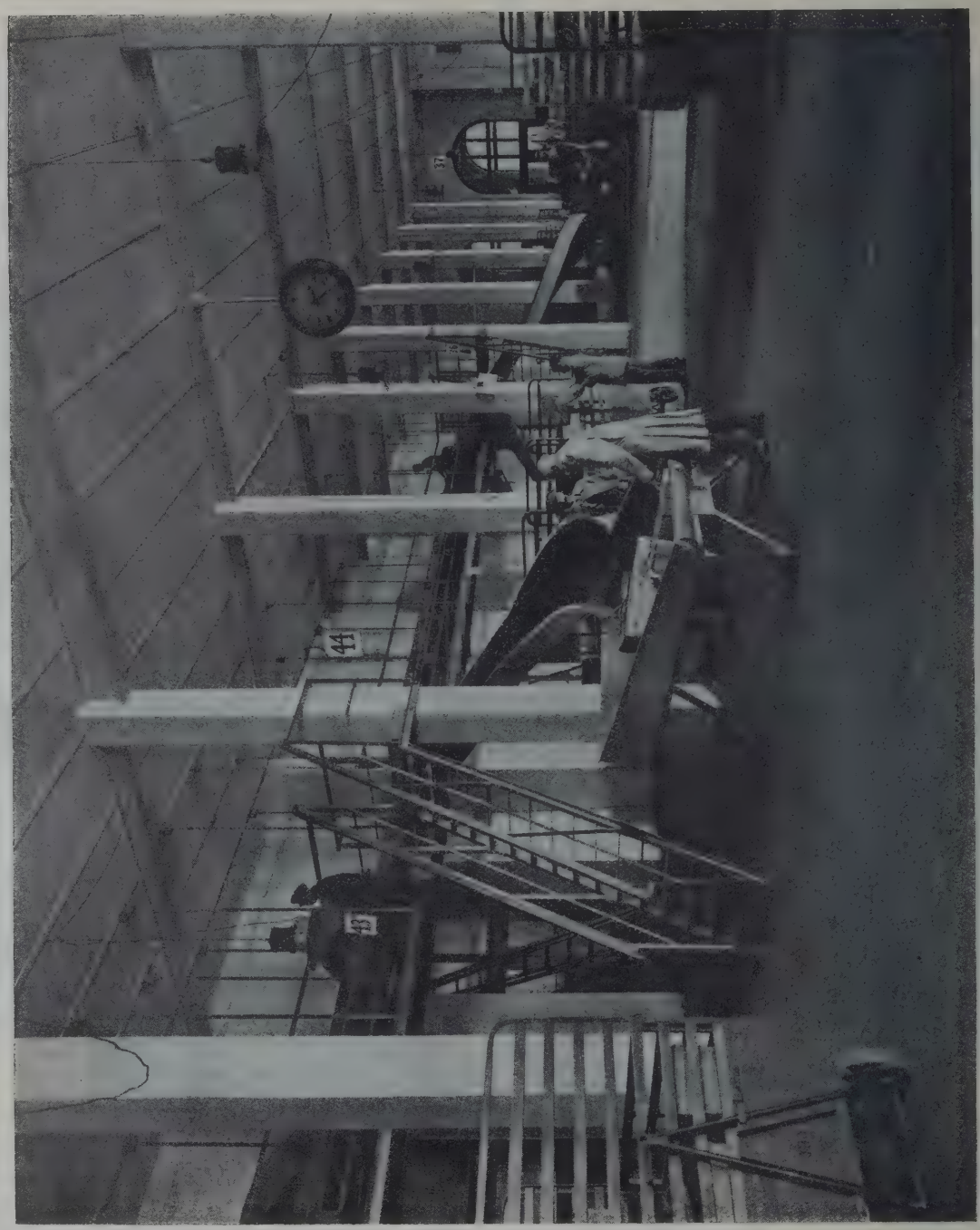


Abb. 5. Die Feinverteilungsstellen.

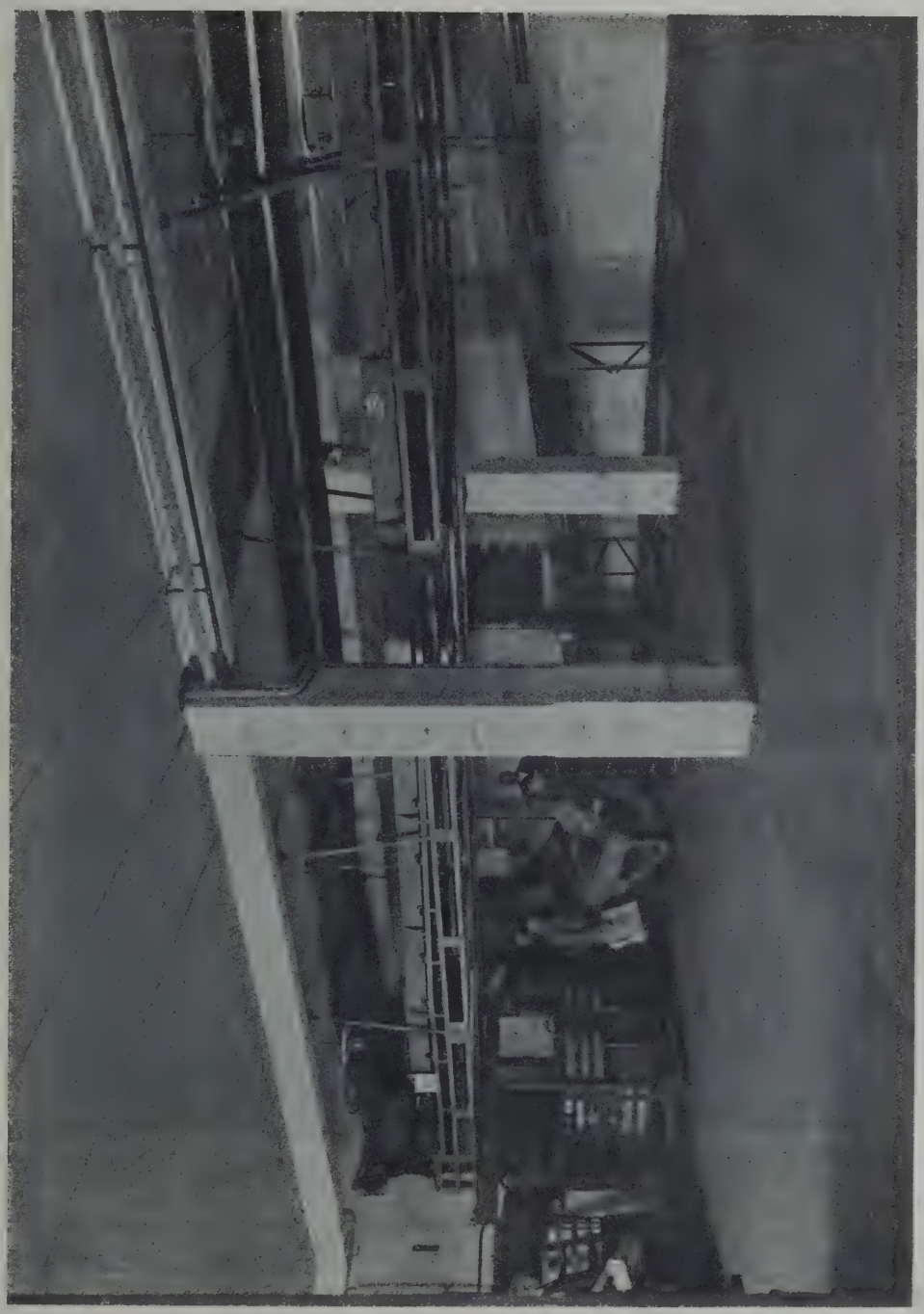


Abb. 6. Doppelband im Kellergeschoß, an der Rückwand Förderband zur Packkammer II.

durch ein niederes Vertikalband erzielt, das gegenüber der Mündung des Anbringerbandes auf eine kurze Strecke neben dem abnehmenden Bande läuft, den Kopf des ankommenden Paketes faßt und es rechtwinklig abschwenkt (siehe Abb. 4). An der Nordseite des Lesebandes befinden sich 2 Abwurfstellen. Dort sitzt je 1 Beamter (in Zeiten des Spitzenverkehrs 2), beobachtet die anfahrenden Pakete, nimmt die für seine Feinverteilungsstelle bestimmten Pakete entsprechend den aufgeschriebenen Kursnummern ab und läßt sie über eine neben seinem Standort befindliche Rutsche zur Feinverteilungsstelle im Erdgeschoß abgleiten (siehe Abb. 4 und 5). Hier werden die Sendungen mit der Hand weiterverteilt und auf bereitstehende Handkarren kursmäßig verladen. Die für die Packkammer in der westlichen Halle bestimmten Sendungen wandern an den Abnahmebeamten auf dem Laufsteg vorbei und gleiten am Ende des Lesebandes selbsttätig über eine Rutsche zur dortigen Feinverteilungsstelle ab. Das Ende der Rutschen an den Feinverteilungsstellen ist in der Form einer Wanne ausgebaut, so daß sich darin Pakete in größerer Zahl ansammeln können, wenn gerade kein Beamter zur Abnahme bereitsteht.

Wie oben bereits erwähnt, legen die Auszeichner (Beschreibebeamten) die für die 2 Packkammern im Keller bestimmten Sendungen auf das rücklaufende Trum des Doppelbandes. Am östlichen Ende des Bandes gleiten die Pakete über eine kurze Rutsche auf ein an der Decke des Kellergeschosses aufgehängtes, östlich laufendes Doppelband und von diesem schließlich an der Ostwand des Gebäudes in Packkammer I über eine Rutsche zur Feinverteilungsstelle I (siehe Abb. 6). Hier werden sie, soweit sie in Packkammer I gehören, mit der Hand auf die in diesem Raum stehenden Handkarren kursmäßig verteilt. An Feinverteilungsstelle I kommen aber auch die für Packkammer II bestimmten Pakete an. Da diese von Packkammer I räumlich getrennt an der Südseite des Kellergeschosses liegt und eine Beförderung der Sendungen von Feinverteilungsstelle I dorthin mit Handkarren aus betriebswirtschaftlichen Gründen vermieden werden sollte, wurde zur Verbindung der Packkammern I und II eine

Abb. 7.

Feinverteilungsstelle in Packkammer I, daneben Förderband zur Packkammer II.

weitere Förderanlage geschaffen. Sie besteht in einem an der Südwand der Packkammer I neben der Feinverteilungsstelle I liegenden Förderband (siehe Abb. 6), das zunächst mäßig ansteigt, bei Verlassen der Packkammer I eine Höhe von rund 2 m erreicht und in dieser Höhe bis zum Eintritt in Packkammer II weitergeführt wird. An diese Stelle schließt sich eine Rutsche an, deren Ende wie bei den Feinverteilungsstellen I, III, IV und V wannenförmig ausgestaltet ist. Die Bedienung geschieht in der Weise, daß die an Feinverteilungsstelle I arbeitenden Beamten die für Packkammer II bestimmten Sendungen auf das eben beschriebene Förderband legen, das sie selbsttätig zur Feinverteilungsstelle II bringt (siehe Abb. 7).

Um im Fall des Auftretens maschineller Störungen und des dann notwendigen Überganges zum Handbetrieb die notwendige rasche Verbindung zwischen Erdgeschoß und Keller herstellen zu können, sind 2 Hilfsrutschen vorhanden, außerdem sind 2 von früher vorhandene hydraulische Aufzüge stehengeblieben bezw. an eine geeignete Stelle verlegt worden.

Die Schalteinrichtungen sind am Arbeitsplatz der Betriebsaufsichtsbeamten zentralisiert, so daß die Inbetriebsetzung und Ausschaltung der ganzen Anlage und ihrer einzelnen Teile außerordentlich einfach ist.

Die Gesamtanlage, nach Entwürfen des telegraphentechnischen Reichsamtes München und des Verfassers dieser Zeilen erbaut, hat sich als sehr zweckmäßig erwiesen. Sie ermöglicht neben einer ansehnlichen die Anlagekosten in kürzester Zeit deckenden Personaleinsparung ein rasches und sicheres Arbeiten auch in den Zeiten des stärksten Spitzenverkehrs und hat dem Betrieb die Ruhe und Stetigkeit gebracht, die neben den wirtschaftlichen Gesichtspunkten Ziel und Zweck aller Mechanisierung ist.

Geschichte der preußisch-deutschen Bahnpost.

Auf Grund von Aktenstudien verfaßt von Postrat L. Schneider, Berlin.

(Schluß.)

Zur Überwachung des Bahnpostdienstes wurde am 1. Januar 1850 ein Eisenbahn-Postinspektor für den ganzen Bereich der preußischen Postverwaltung eingesetzt. Die im Amtsblatt des Königlich Preußischen Postdepartements[15]) Nr. 56/1849 abgedruckte Verfügung darüber vom 23. November 1849 lautet folgendermaßen:

»Ich habe beschlossen, vom 1. Januar k. J. ab einen Eisenbahn-Post-Inspector zu bestellen, welchem vorläufig folgende Dienst-Instruction ertheilt ist.

Die Bestimmung des Eisenbahn-Post-Inspectors geht dahin: bei Regulirung der Eisenbahn-Fahrpläne die Post-Interessen zu vertreten, für eine möglichst vortheilhafte Benutzung der Dampfwagenzüge zu Post-Transporten zu sorgen, auf zweckmäßiges Ineinandergreifen der Postverbindungen und Dampfwagenzüge zu halten, den Post-Anstalten an den Eisenbahnen und an den sich abzweigenden Nebenstraßen die Speditionswege vorzuschreiben und über deren pünktliche Beobachtung zu wachen, den Postdienstbetrieb auf den Eisenbahnen, sowohl während der Fahrt, als auch auf den Bahnhöfen und Haltepunkten, in genaue Aufsicht zu nehmen, und für dessen möglichste Vervollkommnung zu sorgen.

Der Eisenbahn-Post-Inspector tritt daher mit den Königl. Eisenbahn-Commissariaten bei Verabredung der Fahrpläne zusammen; er muß von den Bedürfnissen des Postdienstes genau unterrichtet sein. Die Ober-Post-Directionen setzen den Eisenbahn-Post-Inspector von Veränderungen, welche sie im Gange und Aufenthalte der Dampfwagenzüge für wünschenswerth erachten, rechtzeitig in Kenntniß.

Der Eisenbahn-Post-Inspector ist dafür verantwortlich, daß von den sich darbietenden Dampfwagenzügen die für das Interesse des Publicums am meisten geeigneten zu Post-Transporten benutzt werden. Er benachrichtigt die betreffenden Ober-Post-Directionen und Post-Comtoirs davon, welche Dampfwagenzüge zu Post-Transporten benutzt werden sollen, ob dabei ein Speditions-Bureau in Thätigkeit treten soll oder nicht, und ob zur Beförderung der Post-Transporte Eisenbahn-Postwagen oder Räume in einem Eisenbahn-Gesellschaftswagen verwendet werden sollen. Ohne das Einverständnis des Eisenbahn-Post-Inspectors dürfen hierin Änderungen von den Ober-Post-Directionen nicht vorgenommen werden.

Der Eisenbahn-Post-Inspector ist verpflichtet, darauf zu sehen, daß die Anschlußposten mit denjenigen Dampfwagenzügen in Zusammenhang gebracht werden, bei welchen dem Publicum für den Reiseverkehr und für Versendungen die größten Vortheile geboten werden können. Erachtet derselbe hierin Abänderungen oder anderweite Einrichtungen für nöthig, so hat er die betreffende Ober-Post-Direction darauf aufmerksam zu machen, welcher nach Lage der Sache das Weitere überlassen bleibt.

Der Eisenbahn-Post-Inspector hat die durch Benutzung der Dampfwagenzüge sich herausstellenden Speditionswege genau zu ermitteln, solche den an den Eisenbahnen und den sich abzweigenden Poststraßen belegenen Post-Comtoirs bekannt zu machen und auf die pünktliche Beobachtung der vorgeschriebenen Spedition zu achten.

Der Eisenbahn-Post-Inspector ist dafür verantwortlich, daß die directen Uebergänge von einer Eisenbahn auf die andere überall wahrgenommen werden. Es gilt dabei als Grundsatz, daß die Weitersendung der mit einem Eisenbahnzuge eintreffenden, auf eine andere Bahn übergehenden Gegenstände in allen den Fällen ermöglicht werden müsse, in welchen es den ankommenden Reisenden noch möglich ist, mit dem unmittelbar darauf abgehenden Bahnzuge weiter zu reisen.

[15]) Das Generalpostamt bildete von 1848 bis Ende 1867 eine Abteilung (Departement) des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

Der Eisenbahn-Post-Inspector hat darüber zu wachen, daß die Postbeamten auf den Bahnhöfen und Haltepunkten pünktlich im Dienste sind, daß die Abgabe und Uebernahme der Ladung auf den Bahnhöfen u. s. w. in geordneter Weise geschieht, daß die einmündenden Posten pünktlich eintreffen, die sich abzweigenden Posten mit Ordnung und Präcision abgesandt werden, und daß, wo keine Post-Expeditionen auf den Bahnhöfen angelegt sind, wenigstens für Aufstellung eines Briefkastens und für das regelmäßige Leeren desselben gesorgt wird. Nimmt der Eisenbahn-Post-Inspector in diesen Beziehungen Mängel wahr, so hat er die betreffende Ober-Post-Direction darauf aufmerksam zu machen, welcher das Weitere nach Lage der Umstände überlassen bleibt.

Der Eisenbahn-Post-Inspector hat darauf zu sehen, daß die Eisenbahn-Postwagen

1) in hinlänglicher Zahl, in dienstfähiger Beschaffenheit und zweckmäßiger Einrichtung unterhalten,
2) zu rechter Zeit renovirt,
3) von Innen und Außen in reinem Zustande gehalten,
4) mit zweckmäßig construirten Heizungs- und Erleuchtungs-Apparaten versehen und
5) auf den Endstationen so weit als thunlich untergestellt werden.

Wahrgenommene Mängel hat der Eisenbahn-Post-Inspector zur Kenntniß der betreffenden Ober-Post-Direction zu bringen.

Bei Bereisung der Eisenbahnen hat der Eisenbahn-Post-Inspector den Brief- und Fahrpostdienst im Eisenbahn-Postwagen zu revidiren, von der Expeditions-Weise derjenigen Post-Comtoirs, welche mit den Post-Transporten auf der Eisenbahn in Verbindung stehen, sich Ueberzeugung zu verschaffen und die richtige Vereinnahmung der Postgefälle zu controlliren. Er hat darauf zu sehen, daß die directen Kartenschlüsse, welche ganz oder streckenweise auf der Eisenbahn befördert werden, nur nach Maßgabe des wirklichen Bedürfnisses unterhalten werden. Hält der Eisenbahn-Post-Inspector die Einrichtung, Abänderung oder Aufhebung solcher Kartenschlüsse für zweckmäßig, so hat er dies bei der betreffenden Ober-Post-Direction anzuregen.

Der Eisenbahn-Post-Inspector hat sich von den mit den Eisenbahn-Gesellschaften bestehenden Verträgen genau zu unterrichten, auf die beiderseitige, gehörige Ausführung dieser Verträge zu halten und nicht nur selbst zur Aufrechterhaltung eines guten Vernehmens mit den Eisenbahn-Gesellschaften beizutragen, sondern auch darüber zu wachen, daß in diesem Sinne von den sämtlichen Postbeamten, welche mit den Eisenbahn-Gesellschaften oder Eisenbahnbeamten in dienstliche Berührung kommen, verfahren werde.

Bei stattfindenden Unglücksfällen oder Unterbrechungen auf der Eisenbahn muß das nächste Post-Comtoir Abschrift derjenigen Anzeige, welche dasselbe an die Ober-Post-Direction eingereicht hat, ohne Verzug dem Eisenbahn-Post-Inspector übersenden. Die Untersuchung des Vorfalls und die Sorge für die Weiterbeförderung der Post-Transporte liegt entweder dem Commissarius der Ober-Post-Direction oder dem Eisenbahn-Post-Inspector, je nachdem der eine oder andere zuerst an Ort und Stelle eintrifft, ob.

Der Eisenbahn-Post-Inspector ist zur Ausübung derselben Strafbefugnisse berechtigt, welche den Post-Inspectoren vom 1. Januar k. J. beigelegt werden. Er berichtet an das General-Post-Amt unmittelbar. Den Wohnsitz nimmt derselbe in Berlin.

Mit diesen Functionen ist der provisorische Eisenbahn-Post-Inspector Bolzenthal beauftragt worden.

Berlin, den 23. November 1849.

Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.
v. d. Heydt.«

Bolzenthal, der schon bei der Einrichtung der Bahnposten tätig mitgewirkt hatte, mußte dem Generalpostamt »nach Ablauf eines jeden Jahres einen Generalbericht über die Verhältnisse der Postspeditionsämter und Büros, über die Beziehungen der Post zu den Eisenbahnverwaltungen und über alle sonstigen Verhältnisse des Postdienstbetriebes auf den Eisenbahnen« erstatten. Der Eisenbahn-Post-Inspektor hatte nur etwas mehr als drei Jahre Gelegenheit, sein Amt auszuüben. Durch Verfügung vom 25. März 1854 (abgedruckt im Amtsblatt Nr. 10/1854) wurde es nämlich wieder aufgehoben. Die Verfügung lautet:

»Nachdem den Königlichen Ober-Post-Directionen seit dem Eintritt der Organisation Gelegenheit gewährt und wie ich vertrauen darf, auch überall wahrgenommen worden ist, eine vollständige Uebersicht von den Cours-Verhältnissen und dem Zusammenhange derselben mit denen entfernter Bezirke, sowohl rücksichtlich der gewöhnlichen Posten, als auch der Eisenbahnverbindungen, zu erlangen, habe ich die Dienststellung des Eisenbahn-Post-Inspectors, da dessen Aufsichtspflichten durch die übrigen Controll-Beamten in geeigneter Weise wahrgenommen werden können, dahin bestimmt, daß derselbe künftig im Central-Postdienste in Angelegenheiten des Eisenbahn-Verkehrs beschäftigt sein, und nur in Folge ihm ertheilter specieller Aufträge in unmittelbaren Geschäfts-Verkehr mit den Ober-Post-Directionen oder Post-Anstalten treten wird.«

C. Geschichte der Bahnpostämter

Am 29. Januar 1856 erhielten die Speditionsämter und Speditionsbüros den Namen »Eisenbahn-Post-Amter« und »Eisenbahn-Post-Bureaus« (Verfügung, abgedruckt im Amtsblatt 4/1856). 19 Jahre später, am 5. Januar 1875, wurde die heutige Bezeichnung »Bahnpostamt« und »Bahnpost« eingeführt (Verfügung, abgedruckt im Amtsblatt 2/1875).

Die Zahl der Bahnpostämter erhöhte sich im Laufe der Zeit immer mehr. Zum Teil wechselten die Amter auch ihren Sitz, einige wurden aufgehoben, später an andern Orten wieder eingerichtet usw. Im einzelnen gibt die nachstehende Übersicht[16]) die Geschichte der preußisch-deutschen Bahnpostämter wieder:

[16]) Die Übersicht befindet sich auch im Handwörterbuch des Postwesens (S. 56/57); ich habe sie jetzt an mehreren Stellen ergänzt.

Des Bahnpostamts Nr.	Sitz	Eingerichtet am	in	Verlegt am	nach	Aufgehoben am	Bemerkungen
1 bis 4	Berlin	1. 5. 1849	Berlin	—		—	Die BPÄ 1 und 2 wurden bald nach ihrer Einrichtung wegen ihres geringen Geschäftsumfanges zusammengelegt, behielten aber ihre besondere Nummer. Erst am 1. Februar 1873 wurden sie wieder getrennt. Siehe auch unter BPA 18 Sp. »Bemerkungen«.
5	Breslau	1. 5. 1849	Breslau	—	—	—	
6	Eisenach	1. 5. 1849	Halle (Saale)	1. 7. 1867	Eisenach	—	
7	Magdeburg	1. 5. 1849	Magdeburg	—	—	—	
8	Köln	1. 5. 1849	Köln-Deutz	1. 7. 1895	Köln	—	
9	Köln	1. 2. 1852	Dortmund	? 1856 1. 6. 1872 1. 9. 1893	Soest Köln-Deutz Köln	— — —	Der Tag, an dem das BPA von Dortmund nach Soest übergesiedelt ist, hat sich trotz eingehender Nachforschungen nicht mehr ermitteln lassen.
10	Köln-Deutz	1. 4. 1852	Köln	1. 11. 1913	Köln-Deutz	—	Zweigstelle in Verviers eingerichtet am 1. September 1852, aufgehoben Anfang August 1914 (bei Kriegsausbruch).
11	Marienburg (Westpr.)	1. 8. 1852	Bromberg	? 1. 11. 1858 15. 8. 1873 1. 4. 1921	Danzig Bromberg Dirschau Marienburg (Westpr.)	— — 30. 11. 1919 —	Das Amtsblatt des Kgl. Preuß. Postdepartements vom Jahre 1857 (S. 327) enthält eine Verfügung vom 2. Oktober 1857, in der es heißt: »Vom 12. Oktober ab werden die Eisenbahnstrecken zwischen Frankfurt (Oder) und Kreuz und zwischen Dirschau und Marienburg dem Betrieb übergeben werden. ..... Eisenbahn-Postbureaus werden von Berlin bis Königsberg i. Pr. und zurück durchlaufen. Dieselben werden auf der Strecke ..... zwischen Bromberg und Königsberg in Pr. von dem Eisenbahn-Postamt Nr. 11 hergegeben werden, welches letztere von Danzig nach Bromberg verlegt wird.« Daraus geht hervor, daß das BPA 11 in Danzig gelegen hat. Aus den Akten und auch sonst ist das aber nicht festzustellen gewesen. Augenblicklich ist das BPA mit dem PA 1 in Marienburg (Westpr.) vereinigt. Die Bezeichnung »Bahnpostamt 11« ist jedoch beibehalten worden. Vom 3. Dezember 1919 bis 31. März 1921 befand sich in Marienburg (Westpr.) eine Zweigstelle des BPA 25.
12	Metz	25. 5. 1860	Trier	1. 11. 1870 1. 9. 1871	Saarbrücken Metz	16. 2. 1919	An diesem Tage sind der deutsche Amtsvorsteher und alle Beamten deutscher Herkunft von den Franzosen aus Metz ausgewiesen.
13	Aachen	1. 1. 1855	Aachen	—	—	—	
14	Breslau	1. 1. 1857	Breslau	—	—	1. 4. 1898	Der Tag der Einrichtung hat nicht genau ermittelt werden können. Vielleicht ist das BPA schon Ende 1856 entstanden, wie aus einer Personalnachricht in Nr. 34 des Amtsblatts des Königlichen Post-Departements vom 21. November 1856 (S. 464) entnommen werden könnte, die folgendermaßen lautet: »Dem Postsekretär Fademrecht in Crefeld, welcher die Prüfung zu den höheren Stellen der Postverwaltung bestanden hat, ist die commissarische Verwaltung der Vorsteherstelle bei dem Eisenbahn-Post-Amte Nr. 14 in Breslau übertragen worden.« Bei der Aufhebung des BPA wurden die Strecken zwischen den BPÄ 5 in Breslau und 33 in Posen aufgeteilt.
15	Oberhausen (Rheinland)	1. 5. 1862	—	—	—	—	War bis zum 1. Juli 1874 mit dem PA in Oberhausen (Rheinland) vereinigt.
16	Hannover	1. 1. 1867	Hannover	—	—	—	Hervorgegangen aus dem 1853 eingerichteten Königlich Hannoverschen Eisenbahn-PA in Hannover.
17	Hamburg	1. 4. 1867	Altona (Elbe)	1. 4. 1873	Hamburg	—	Hervorgegangen aus dem 1864 eingerichteten Schleswig-Holsteinischen Postspeditions-Amt in Flensburg (später in Altona). Bis zum 1. April 1873 war das BPA der OPD in Kiel unterstellt, zu deren Bezirk Altona (Elbe) damals gehörte. (In Hamburg bestand ein Oberpostamt; es wurde erst am 1. April 1873 OPD.)
18	Berlin	1. 10. 1867	Berlin	—		1. 2. 1923	Die OPD Berlin hatte beantragt, dem neu einzurichtenden BPA die Nr. 2 zu geben. Jedoch verfügte das Generalpostamt am 8. Mai 1867: »...Demselben die Nr. 2 zu geben, wird beanstandet, weil nach Eröffnung der direkten Eisenbahn zwischen Berlin und Lehrte und durch Zuweisung der letzteren zum Eisenbahn-Postamt Nr. 1 die Möglichkeit in Aussicht steht, daß das Eisenbahn-Postamt Nr. 2 wieder abgesondert werden muß.« Diese Absonderung trat aber erst am 1. Februar 1873 ein. (Siehe unter BPA 1 bis 4, Spalte »Bemerkungen«.) Vereinigt mit dem BPA 4 in Berlin.

Des Bahnpostamts		Eingerichtet		Verlegt		Aufgehoben am	Bemerkungen
Nr.	Sitz	am	in	am	nach		
19	Frankfurt (Main)	1. 7. 1867	Frankfurt (Main)	—	—	—	Hervorgegangen aus der Fürstlich Thurn und Taxisschen Bahnpost-Inspektion in Frankfurt (Main). Das Generalpostamt verfügte bei Einrichtung des BPA 19 folgendes (Vf vom 23. Mai 1867 an den Oberpostdirektor Meyer in Frankfurt, Main): »Die Leitung und Beaufsichtigung des Postdienstbetriebes auf den Eisenbahnstrecken innerhalb des Bereiches der Fürstlich Thurn und Taxisschen Postverwaltung ist nach der jetzt bestehenden Organisation teils der Bahnpost-Inspektion in Frankfurt (Main) als besondere Dienstbehörde zugeteilt, teils einzelnen an der Eisenbahn gelegenen größeren Lokalpostanstalten übertragen. Diese Einrichtung kommt bei Übernahme des Fürstlich Thurn und Taxisschen Postwesens durch die preußische Postverwaltung vom 1. Juli des Jahres in Wegfall.«
20	Dresden	1. 4. 1868	Dresden	—	—	—	Hervorgegangen aus dem 1851 gegründeten Königlich Sächsischen fahrenden PA in Dresden.
21	Leipzig	1. 4. 1868	Leipzig	—	—	1. 5. 1923	Hervorgegangen aus dem 1851 gegründeten Königlich Sächsischen fahrenden PA in Leipzig. Vereinigt mit dem BPA 32 in Leipzig.
22	Münster (Westf.)	1. 10. 1870	Rheine (Westf.)	1. 2. 1884	Münster (Westf.)	—	Bei Verlegung des Bahnpostamts nach Münster wurde die in Münster bestehende Zweigstelle aufgehoben und dafür eine in Rheine eingerichtet; das Postamt in Rheine wurde gleichzeitig in ein Postamt II. Klasse umgewandelt. (Vf vom 31. Dezember 1883.)
23	Straßburg (Elf.)	10. 10. 1870	Straßburg (Elf.)	—	—	12. 4. 1919	Erhielt am 18. Mai 1871 die Nr. 23 (vorher ohne Nummer). An diesem Tage ist der deutsche Amtsvorsteher von den Franzosen aus Straßburg ausgewiesen und durch einen französischen Beamten ersetzt worden.
24	Köln-Deutz	1. 7. 1871	Köln	20. 7. 1914	Köln-Deutz	1. 2. 1924	Vereinigt mit dem BPA 10 in Köln-Deutz.
25	—	16. 9. 1871	Berlin	—	—	1. 8. 1873	Eingerichtet für die Strecken Berlin–Stolp–Danzig und Berlin–Stralsund.
	Königsberg (Pr.)	1. 5. 1874	Königsberg	—	—	—	Vereinigt mit dem PA 5 in Königsberg (Pr.). Die Einrichtungsverfügung vom 14. April 1874 lautet: »Der Postbetrieb auf den Strecken Königsberg–Prostken und Königsberg–Pillau sowie beim Lokalzuge Königsberg–Elbing wird dem Postamt am Ostbahnhof übertragen. Gleichzeitig wird das Postamt in ein Eisenbahn-Postamt umgewandelt, das die Nr. 25 tragen soll.«
26	Kassel	1. 1. 1872	Mainz	1. 4. 1878	Kassel	—	
27	Mannheim	1. 1. 1872	Mannheim	—	—	—	Hervorgegangen aus dem am 1. März 1871 eingerichteten Großherzoglich Badischen Eisenbahn-PA in Mannheim. Am 15. November 1877 als selbständiges BPA aufgehoben und mit dem PA 2 in Mannheim vereinigt. Die Bezeichnung »Bahnpostamt 27« ist jedoch beibehalten worden.
28	Konstanz	1. 1. 1872	Konstanz	—	—	—	Hervorgegangen aus dem am 1. März 1871 eingerichteten Großherzoglich Badischen Eisenbahn-PA in Konstanz. Am 1. Februar 1924 als selbständiges BPA aufgehoben und mit dem PA in Konstanz vereinigt. Die Bezeichnung »Bahnpostamt 28« ist jedoch beibehalten worden.
29	Halle (Saale)	30. 6. 1872	Halle (Saale)	—	—	—	
30	—	8. 4. 1872	Chemnitz	—	—	1. 1. 1878	Vereinigt mit dem BPA 5 in Breslau. Eingerichtet für die Strecken Chemnitz–Borna–Leipzig, » –Riesa, » –Annaberg, » –Hainichen, » –Limbach. Durch Vf vom 24. November 1877 wurde die Bahnhofspostanstalt in Chemnitz vom Postamt 1 abgetrennt und mit dem BPA 30 vereinigt.
	Breslau	1. 1. 1879	Breslau	—	—	1. 7. 1922	
31	Hamburg	1. 6. 1874	Hamburg	—	—	1. 4. 1907	Vereinigt mit dem BPA 17 in Hamburg.
32	Leipzig	1. 10. 1872	Leipzig	—	—	—	
33	Posen	15. 8. 1873	Insterburg	1. 7. 1895	Posen	Anfang 1919	Ein bestimmter Tag der Aufhebung kann nicht angegeben werden. Die Dienstgeschäfte des BPA 33 sind von Weihnachten 1918 an nach und nach auf die Polen übergegangen.

Beabsichtigt war die Einrichtung eines Bahnpostamts Nr. 34 in Posen nach Eröffnung des Betriebes auf der Strecke Posen–Kreuzburg (Verfügung vom 3. Juli 1874 an die Oberpostdirektion in Posen). Es kam jedoch nicht dazu, sondern die Leitung des Postbetriebes auf der Strecke wurde dem Postamt in Posen übertragen (Verfügung vom 24. September 1875).

Ferner sollte zur Entlastung des Bahnpostamts 14 ein Bahnpostamt Nr. 35 in Stettin errichtet werden (Verfügung vom 22. Mai 1875 an die Oberpostdirektion in Breslau), das den Postbetrieb auf der Strecke Breslau–Küstrin–Stettin übernehmen sollte. Aber auch diese Absicht wurde nicht durchgeführt (Verfügung vom 20. Februar 1877)

Vor dem Weltkrieg gab es im alten Reichspostgebiet zuletzt 31 Bahnpostämter, von denen eines — das Bahnpostamt 25 — mit einem Postamt vereinigt war; unbesetzt waren die Nummern 14 (früher Breslau) und 31 (früher Hamburg). Jetzt ist die Zahl der Bahnpostämter auf 24 zusammengeschmolzen. Die Bahnpostämter 12 (früher Metz), 23 (früher Straßburg [Els.]) und 33 (früher Posen) sind Opfer des Friedensvertrages, die Bahnpostämter 18 (früher Berlin), 21 (früher Leipzig), 24 (früher Köln-Deutz) und 30 (früher Breslau) Opfer des Verwaltungsabbaus geworden. Von den verbliebenen Bahnpostämtern sind 4, nämlich die Bahnpostämter 11 (Marienburg [Westpr.]), 25 (Königsberg [Pr.]), 27 (Mannheim) und 28 (Konstanz), mit Postämtern vereinigt, wenn sie auch äußerlich durch Beibehaltung der Nummer als selbständige Ämter weiterbestehen.

Hundert Jahre Briefpostamt Berlin C 2.

Von Oberpostdirektor Thiel, Berlin.

Am 1. Dezember 1927 hat das Briefpostamt in Berlin C 2 auf ein hundertjähriges Bestehen zurückblicken können. Aus der interessanten Geschichte dieses größten Briefabfertigungsamts des Reichs sei das Wesentliche in großen Zügen mitgeteilt.

Es war im Spätherbst des Jahres 1827. Auf die Jahre der Fremdherrschaft waren die großen Zeiten der Erhebung gefolgt, und überall war neues Leben im deutschen Lande erwacht. Die Gewerbefreiheit war gekommen, und ungehindert konnten Handel und Wandel sich entfalten. Auch die Landeshauptstadt, deren Bevölkerung in den Jahren der Franzosenherrschaft auf unter 150 000 gesunken war, hatte sich kräftig erholt und war bereits auf 230 000 Einwohner angewachsen. Aber sie besaß nur eine einzige Postanstalt, das Hofpostamt. Zu ihr mußte jeder, der Postsendungen aufgeben oder abholen wollte, seinen Weg nehmen. Eine geregelte amtliche Zustellung gab es noch nicht. Hier griff jetzt der Generalpostmeister von Nagler ein, und am 1. Dezember 1827 wurden 60 über die ganze Stadt verteilte und im allgemeinen bei Kaufleuten untergebrachte Annahmestellen für gewöhnliche Briefe, sogenannte Briefsammlungen, eingerichtet, die über jeden aufgelieferten Brief durch eine Marke mit dem Stempel der betreffenden Briefsammlung Quittung erteilten.

Als Mittelpunkt und Umschlagstelle trat gleichzeitig die erste Stadtpostexpedition mit selbständigem Etat und eigenem Personal unter Leitung des Geheimen Postamtskalkulators Wittig ins Leben. Diese neue Dienststelle, die Keimzelle des heutigen Briefpostamts, eröffnete in 4 kleinen Räumen im Hofe des Posthauses Spandauer Str. 21/22 ihren Betrieb. Täglich fünfmal holten 14 Stadtpostboten und 2 reitende Postillione von den Briefsammlungen die dort angenommenen gewöhnlichen Stadtbriefe nach der Stadtexpedition ab. Hier wurden sie zusammen mit den von auswärts für Berlin eingegangenen Briefen verteilt, und von hier trugen sie 36 Briefträger täglich viermal den Empfängern zu. Morgens um 7 Uhr fanden sich alle Briefträger bei der Zentralstelle ein und nahmen die für die erste Zustellung vorliegenden Briefsendungen in Empfang. Die nach ihrem Abmarsch für die zweite, dritte und vierte Zustellung eingehenden Sendungen brachten die Stadtpostboten in versiegelten Paketen auf bestimmte Briefsammlungen, und die Briefträger holten sie sich unmittelbar von dort ab. Nach der letzten Zustellung fanden sich alle Briefträger um 8 Uhr abends wieder in der Stadtpostexpedition ein, lieferten die unanbringlichen Sendungen zurück und rechneten ab. In den damals weit vor den Toren der Stadt gelegenen Ansiedlungen am Wedding, Gesundbrunnen, Moabit, Invalidenhaus versah täglich zweimal ein reitender Briefträger die Zustellung.

Nach einer wenige Wochen nach Einrichtung der neuen Stadtpostexpedition vorgenommenen Briefzählung wurden damals bei allen 60 Briefsammlungen zusammen 420 Stadtbriefe aufgeliefert; rund 640 Briefe wurden durch die Briefträger in Berlin zugestellt. Die Annahmebefugnis der Briefsammlungen wurde bald auf Einschreibbriefe und Briefe mit Geldeinlage bis 50 Talern erweitert.

Der neue Stadtpostdienst bewährte sich gut und hat, abgesehen von einer Vermehrung der Briefsammlungen auf 76, im allgemeinen unverändert bis zum Jahre 1850 bestanden. Auch die Eröffnung der ersten fünf von Berlin ausgehenden Eisenbahnen in den Jahren 1838 bis 1846 brachte nur insoweit eine Erweiterung der Stadtposteinrichtungen, als auf den fünf Bahnhöfen je eine neue Postexpedition eingerichtet und die Annahmestellen für das Publikum dadurch entsprechend vermehrt wurden.

Im Jahre 1850 war die Bevölkerung Berlins auf 420 000 Köpfe angewachsen. Die Verhältnisse erforderten nunmehr dringend eine Verbesserung. Sie kam mit der großen Reorganisation des preußischen Postwesens in diesem Jahre durch Einrichtung der Oberpostdirektionen und brachte zugleich mit der Einführung der Briefmarke für Berlin die Aufhebung der Briefsammlungen, die Einrichtung von 8 neuen Stadtpostexpeditionen mit erweiterten Annahmebefugnissen und die Aufstellung der ersten 127 Straßenbriefkasten.

Die neuen Postanstalten wurden der ersten Stadtpostexpedition, die nun den Namen Zentral-Stadtpostexpedition erhielt, untergeordnet, durften auch Geldbriefe bis 100 Taler Wertangabe annehmen, leerten die Briefkasten ihres Bezirks selbst, stempelten die aufgekommenen Sendungen ab und fertigten die nach außerhalb bestimmten auf das Hofpostamt, die für die Stadt bestimmten auf die Zentral-Stadtpostexpedition ab. Die neuen Postanstalten erhielten durch 5 Karriollinien mit der Zentralstelle eine täglich zwölfmalige Verbindung.

Die Leerung der Briefkasten — das sei noch besonders erwähnt — geschah nicht wie heute durch Leerungsfäcke (diese Einrichtung brachte erst das Jahr 1875), die Briefkasten enthielten vielmehr Einsatzkasten aus Blech, und die Stadtpostboten trugen in einem Tornister immer 4 bis 8 leere Einsatzkasten zum Auswechseln mit sich.

Unverändert blieb bei der Zentralstelle die Verteilung der zuzustellenden Sendungen auf alle damals 138 Zustellbezirke der Stadt. Die Zustellung selbst dagegen wurde den Expeditionen übertragen, denen die Sendungen, für ihren Bereich bezirksweise zusammengebunden, von der Zentralstelle mit den Karriolen zugeführt wurden.

Die bei dieser großen Umstellung des Berliner Stadtpostdienstes in den Jahren 1850 und 1851 geschaffenen Einrichtungen, die übrigens eine Erhöhung des Personals der Zentral-Stadtpostexpedition auf 358 Köpfe zur Folge hatten, erwiesen sich im allgemeinen als so zweckmäßig, daß sie fast 20 Jahre lang, bis nach dem Kriege mit Frankreich, beibehalten werden konnten. Die Zentral-Stadtpostexpedition, die seit dem 1. Januar 1864, als die übrigen Expeditionen selbständige Postanstalten wurden, den Namen Hauptstadtpostexpedition führte, erhielt am 1. Januar 1871 die Bezeichnung Stadtpostamt.

Am 1. Mai 1870 übernahm Stephan die Leitung des Postwesens des Norddeutschen Bundes. Mit dem großen Aufschwung, den die Reichshauptstadt nach dem siegreichen Ende des Krieges erfuhr, wuchsen die an die Postverwaltung gestellten Anforderungen in erheblichem Umfange. Dem großen Verkehrszuwachs suchte man zunächst durch Personalvermehrung zu begegnen, aber auch bedeutende neue Betriebseinrichtungen griffen Platz. Am 1. September 1872 wurde ein besonderer Geldzustelldienst für Geldbriefe und Postanweisungsbeträge eingerichtet, und 99 Geldbriefträger wurden dafür eingestellt. Auch die Zahl der Briefträger wurde um mehr als 100 vermehrt. Das Jahr 1873 brachte die Einteilung Berlins in die 9 nach Himmelsrichtungen bezeichneten Postbezirke. Sie ermöglichte, daß die mit der Bezirksangabe versehenen Briefe, von den Bahnposten schon bezirksweise vereinigt, dem Stadtpostamt zugingen und hier sogleich den entsprechenden Feinsortierstellen zugeführt, also in nur einem Sortiergang auf die Zustellämter verteilt werden konnten. Auch traf man die Anordnung, daß bei einigen besonders wichtigen Zügen die Briefe für den Bezirk, in dem der Ankunftsbahnhof lag, auf das betreffende Bahnhofspostamt zu leiten waren.

Aber auch diese Maßnahmen konnten bei dem immer zunehmenden Verkehr befriedigende Zustände nicht schaffen, weil man merkwürdigerweise immer noch daran festhielt, alle beim Stadtpostamt eingehenden Ortsbriefe dort auch für ganz Berlin nach Zustellbezirken zu verteilen. Erst 1880, als die Zahl der Zustellbezirke auf 465 angewachsen war und es buchstäblich nicht mehr weiterging, fand man den richtigen Weg, bei der Zentralstelle lediglich auf Zustellpostanstalten zu sortieren und letzteren die Trennung nach den Zustellbezirken zu übertragen. Gleichzeitig wurde auch die bis dahin ebenfalls beim Stadtpostamt zentralisierte Abholung aufgehoben und die Aushändigung aller gewöhnlichen abzuholenden Sendungen und der Ablieferungsscheine zu Geldbriefen, Wert- und Einschreibpaketen den Stadtpostanstalten übertragen.

Die Abgrenzung der Geschäftsbereiche des Hofpostamts und des Stadtpostamts war ursprünglich so gewesen, daß dem Stadtpostamt die Einsammlung der in Berlin aufgegebenen und die Zustellung der für Berlin ankommenden Postsendungen oblag, während das Hofpostamt die von Berlin nach auswärts abgehenden und die durchlaufenden Sendungen zu bearbeiten hatte. Im Laufe der Jahre hatte sich nach mehrfachem Wechsel der Zuständigkeit immer mehr die Trennung dahin herausgebildet, daß dem Hofpostamt die Bearbeitung der Geldbriefe und Wertsendungen, dem Stadpostamt die der Briefpost zufiel. Diese Abgrenzung wurde am 16. Oktober 1890 dadurch auch äußerlich zum Ausdruck gebracht, daß das Stadtpostamt nunmehr den Namen Briefpostamt erhielt.

Das neue Jahrhundert brachte am 1. Oktober 1900 die für die Postgeschichte Berlins sehr bedeutsame Auflösung des durch die Berliner Paketfahrt A G fünfzehn Jahre lang in Berlin betriebenen Stadtbriefdienstes. Diese Maßnahme brachte der Reichspost einen solchen Verkehrszuwachs, daß ihn die zur Beschleunigung des Ortsbriefverkehrs zwischen dem Stadtpostamt und den übrigen Postanstalten im Jahre 1889 eingerichteten Straßenposten in ihren kurzen Fahrzeiten von Amt zu Amt nicht mehr bewältigen konnten und deshalb wieder aufgehoben wurden. Als weitere Folge der Ausschaltung jenes Konkurrenten ergab sich die Notwendigkeit, zur Entlastung des Briefpostamts die bei den Stadtpostanstalten aufkommenden Ortssendungen hinfort durch diese selbst verteilen zu lassen und als Ersatz für die Straßenposten die noch jetzt bestehenden Briefzustellungs- und Einsammlungsfahrten einzurichten.

Die räumlichen Verhältnisse beim Briefpostamt waren schon seit Jahren immer drückender geworden und hatten schon vor der Auflösung der Paketfahrt A G dazu gezwungen, mehrere seiner Dienststellen, darunter auch die große Briefabfertigung an zum Teil weit entlegenen anderen Punkten der Stadt unterzubringen. Der Mangel wurde durch die Errichtung des neuen Dienstgebäudes an der König- und Heiligengeiststraße beseitigt, dessen letzte Räume im Jahre 1903 bezogen werden konnten. Das Briefpostamt hatte jetzt seinen gesamten Betrieb wieder an einer Stelle vereinigt.

Nun folgten 10 Jahre ungestörter lebhafter Entwicklung, so daß bei Kriegsausbruch insgesamt 1 154 planmäßige Kräfte beim Briefpostamt tätig waren. 641 davon zogen nach und nach ins Feld, 57 kehrten nicht wieder, und die Zurückgebliebenen arbeiteten mit 1 500 (darunter 1 100 weiblichen) Hilfskräften in 3 großen Feldpostverteilstellen und in der Marinesammelstelle für die zur Fahne Einberufenen.

Dem unglücklichen Ende des Krieges folgte der Zusammenbruch. Aber aus den Trümmern blühte schon ein neues Reis für Deutschlands Weltgeltung auf, denn der 6. Februar 1919, von dem an im Zusammenhang mit der Eröffnung der Deutschen Nationalversammlung zum erstenmal auf täglich zwei Flügen Postsendungen zwischen Berlin und Weimar regelmäßig befördert wurden, kann als Geburtsstunde des deutschen Luftpostverkehrs gelten. Dem Briefpostamt fiel als Luftpostamt Berlins die Aufgabe zu, dieses Reis zu pflegen und dessen außerordentlich schnelles Wachstum in seinem Bereich wirksam zu fördern.

Bei den übrigen Dienststellen des Briefpostamts konnte aber erst, als die verheerendste der unmittelbaren Kriegsfolgen, die Inflation, überwunden worden war, wieder ein planmäßiger Auf- und Ausbau nach modernen wirtschaftlichen Grundsätzen beginnen. So wurde in den Jahren von 1925 an zunächst das Kraftfahrwesen geordnet. Für den inzwischen auf 23 Fahrzeuge angewachsenen Kraft-

wagenpark des Briefpostamts wurde eine besondere Kraftwagenstelle eingerichtet und eine nachhaltige Überwachung des Betriebsstoffverbrauchs, der Fuhrleistungen und der Wagenwartung sichergestellt. Zwei Garagen wurden gebaut, der Hof hinter der Königstraße 61 wurde für den Kraftwagenverkehr freigemacht und erhielt eine eigene Tankanlage.

Der überlastete Posthof an der Heiligengeiststraße wurde durch eine neue Annahmestelle für Massenauflieferungen, die einen unmittelbaren Zugang von der Straße erhielt und durch einen neuen Fahrstuhl mit der darüberliegenden Briefabfertigung verbunden wurde, von dem gesamten privaten Fuhrverkehr befreit. Durch die bedeutsame Umstellung des Briefabfertigungsdienstes auf das A B C-Verfahren und des Dienstes bei den beiden großen Einschreibstellen auf die zeugenlose Abfertigung, ferner durch die Einrichtung der großen Auslandsabfertigung und durch die zweckentsprechende Anordnung dieser Stellen im Rahmen des Ganzen sowie durch die Zentralisierung und Verkraftung des Kastenleerungsdienstes wurde der Briefdurchlauf wesentlich verkürzt, das Sortiergeschäft beschleunigt und die Sortierleistung verbessert. Das unzureichende Briefzustellgeschäft erhielt an der Kleinen Poststraße einen neuen, 400 qm großen Saal und damit geordnete Verhältnisse. Daneben wurde das ganze Gebäude einer durchgreifenden Instandsetzung und Erneuerung unterzogen; durch Verbesserung der Licht- und Lüftungsanlagen und der sonstigen sanitären Verhältnisse wurden die Arbeitsbedingungen wesentlich günstiger, für das Personal wurden zweckmäßige Erfrischungsräume zur Einnahme der Mahlzeiten geschaffen.

Vor 100 Jahren die erste Postexpedition Berlins. Ein Personal von wenigen Köpfen — ihre Arbeitskräfte, ein paar kleine Hofräume — ihre Arbeitsstätte, wenig mehr als 1 000 Briefe täglich — ihr Arbeitsmaß. Und heute das Briefpostamt mit einem Personal von 1 500 planmäßigen Beamten und Hilfskräften in einem gewaltigen Gebäude mit mehr als 11 000 qm Flächenraum, auf dessen Höfen täglich 800 Versande ein- und ausfahren, in dessen mechanischen Beförderungsanlagen fast 17 000 Briefbeutel täglich auf- und absteigen, um die mehr als 3 Millionen Sendungen, die täglich das Sieb seiner Verteilstellen durchströmen, den einzelnen Arbeitsstellen zuzuführen und nach der Bearbeitung wieder abfließen zu lassen. So steht das Briefpostamt am Ende seines ersten Jahrhunderts da als ein modernes Kraftwerk des Groß-Berliner Postverkehrs und als ein Wahrzeichen eines kräftig wieder aufblühenden Deutschen Reiches.

Schriftwerke.

Deutsches Reichs- und Landesstaatsrecht. I. Reichsstaatsrecht. Von Dr. jur. Erich Wagner, Ministerialrat beim Rechnungshof des Deutschen Reiches. Band 5 des Sammelwerks »Post und Telegraphie in Wissenschaft und Praxis«. 159 Seiten. Preis 4,10 *RM*, für Angehörige der Deutschen Reichspost 2,90 *RM*. 1927. R. v. Decker's Verlag G. Schenck, Abteilung für Verkehrswissenschaft, Berlin W 9, Linkstr. 35.

Das Buch will den Leser mit den Grundlagen, den wesentlichen Vorschriften des Reichsstaatsrechts bekanntmachen. Wissenschaftliche Streitfragen sind absichtlich ausgeschieden worden, um den Zweck des Buches nicht zu gefährden, in gemeinverständlicher Darstellung einen Überblick über den behandelten Stoff zu gewähren. Dieser Zweck ist voll erreicht worden. Nach Erörterung der Grundbegriffe des Staatsrechts und Darstellung der geschichtlichen Entwicklung werden in Anlehnung an die Reichsverfassung die Grundlagen, die Organe und die Funktionen des Reichs behandelt. Die Beschränkung des Verfassers auf das Wesentliche gibt dem Buche die notwendige Übersichtlichkeit, um es zu einer brauchbaren Grundlage für die Einführung in das Staatsrecht des Deutschen Reichs zu machen. Wer sich schnell und sicher über die einschlägigen Fragen unterrichten will, wird das Buch gern zur Hand nehmen. Ein folgender Teil II wird das Landesstaatsrecht behandeln.

Gerichtliche Entscheidungen.

A. Aus dem Telegraphen- und Fernsprechrecht.

Ist der Anschluß anderer Haushalte an eine Rundfunkempfangsanlage ohne besondere Genehmigung der Deutschen Reichspost strafbar?

(§ 9 der Rundfunk-Bek. v. 24. 8. 1925 — Amtsbl. Vf. Nr. 490, S. 443.)

Oberstes Landesgericht München v. 16. 5. 1927 II 106. 27.

Der Rundfunkteilnehmer B. hatte im Frühjahr 1924 auf Grund seiner Rundfunkgenehmigung in seiner Wohnung in München eine Funkanlage errichtet. Im Sommer 1924 führte er eine Anschlußleitung an seine Anlage in die im gleichen Hause gelegenen Wohnungen der Angeklagten X. und Y., die von diesen im September 1924 mit den von ihnen gestellten Hörern verbunden wurde. Um die Genehmigung der Anschlußleitung ist von keiner Seite nachgesucht worden. Gegen B., X. und Y. wurde ein Strafverfahren eingeleitet, gegen X. und Y. je wegen Vergehens nach § 2 der Verordnung zum Schutze des Funkverkehrs vom 8. März 1924 (RGBl. I S. 273), gegen B. wegen Beihilfe zu diesen Vergehen. Sie wurden freigesprochen. Die Revision der Staatsanwaltschaft hatte Erfolg. Aus den Gründen:

»In dem angefochtenen, freisprechenden Urteil ist ausgeführt, die genehmigungslose Errichtung oder Betreibung einer Funkanlage liege nicht vor, und die Verletzung von Ausführungsvorschriften des Reichspostministers zur Funkverordnung sei nur strafbar, wenn sie unter den § 2 der Funkverordnung falle; diese Voraussetzung sei aber nicht gegeben. Diese Ausführungen müssen in verschiedenen Punkten beanstandet werden.

Es ist zwar richtig, daß in den Wohnungen der Angeklagten X. und Y. nicht eine Funkanlage, sondern nur ein Anschluß an die Funkanlage des B. hergestellt wurde. Die Herstellung der Anschlußleitung verstieß aber

gegen die Bestimmung in Nr. 4 Abs. 3 des Abschnitts B (»Teilnahme am Rundfunk für den Privatgebrauch«) der Bekanntmachung des Reichspostministers vom 14. Mai 1924 (Amtsbl d. RPM v. 1924, S. 249, 254), wonach »der Rundfunkteilnehmer den Anschluß anderer Wohnungen an seine Funkempfangsanlage nur dann gestatten darf, wenn die Inhaber jener Wohnungen ebenfalls die Genehmigung für Rundfunkteilnehmer besitzen«. Diese Bestimmung ist später in Art. I § 9 der Bekanntmachung des Reichspostministers über den Unterhaltungsrundfunk vom 24. August 1925 (Amtsbl des RPM von 1925, S. 443; Reichsministerialblatt 1925 S. 1001) wiederholt worden und wird in den auf Grund dieser Bekanntmachung ausgegebenen Genehmigungsurkunden unter den »Bedingungen« der »Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb einer Empfangsanlage für den Unterhaltungsrundfunk« aufgeführt. Sie ist ihrer rechtlichen Natur nach eine Verleihungsbedingung. Zu den Verleihungsbedingungen gehören alle Bestimmungen über den Inhalt und die Ausübung des verliehenen Rechts, sowie die von der Reichspostverwaltung erlassenen Betriebs-, Überwachungs- und Schutzvorschriften (vgl. Neugebauer, Funkrecht, 2. Aufl., S. 30 unter IV). Der vom Amtsgericht zum Ausdruck gebrachte Zweifel, ob der Reichspostminister zur Erlassung so weitgehender Vorschriften, wie sie in den angeführten Bekanntmachungen enthalten sind, berechtigt gewesen sei, ist nicht begründet. Die Berechtigung des Reichspostministers ergibt sich aus § 1 der Funkverordnung in Verbindung mit § 2 des Reichsgesetzes vom 6. April 1892/7. März 1908 über das Telegraphenwesen des Deutschen Reichs. Danach unterliegt es dem Ermessen des Reichspostministers, ob und unter welchen Bedingungen er die Errichtung und den Betrieb von Funkanlagen genehmigen will. Es ist freilich ohne weiteres klar, daß nicht jeder Verstoß gegen eine Verleihungsbedingung unter die Strafbestimmung des § 2 der Funkverordnung fällt (vgl. Neugebauer, a. a. O., S. 31 V). Denn nach dieser Bestimmung ist nur mit Strafe bedroht, wer (vorsätzlich) entgegen den Bestimmungen der Verordnung eine Funkanlage errichtet oder betreibt. Nach § 2 der Verordnung macht sich aber jeder strafbar, der (vorsätzlich) eine Funkanlage errichtet oder betreibt, die über den durch die Verleihungsbedingungen gezogenen Rahmen hinausgeht. B. hat durch die Herstellung der Anschlußleitung nicht nur die Verleihungsbedingung der Nr. 4 Abs. 3 des Abschnitts B der Ausführungsbekanntmachung vom 14. Mai 1924 übertreten, sondern auch seine Funkanlage verbotswidrig ausgedehnt und somit eine nicht genehmigte Funkanlage errichtet und betrieben. Der äußere Tatbestand eines Vergehens nach § 2 der Funkverordnung liegt sonach bei B. vor. Nach den Feststellungen der Strafkammer ist auch hinsichtlich der beiden Angeklagten X. und Y. der äußere Tatbestand je eines Vergehens der Beihilfe zu dem Vergehen des B. gegeben.

Über die innere Tatseite enthält das angefochtene Urteil keine Ausführungen, und zwar weder in Ansehung des B. noch hinsichtlich der Angeklagten X und Y. Der § 2 der Funkverordnung verlangt den Vorsatz des Täters und seiner Gehilfen. Die Angeklagten haben sich mit der Behauptung verteidigt, daß sie die Bestimmung in Nr. 4 Abs. 3 des Abschnitts B der Ausführungsvorschriften vom 14. Mai 1924 und in Art. I § 9 der Bekanntmachung über den Unterhaltungsrundfunk vom 24. August 1925 nicht gekannt und nicht gewußt haben, daß zur Herstellung der Anschlußleitung die Genehmigung der Reichspostverwaltung erforderlich sei. Sie haben sich damit auf einen unter den § 59 des StGB fallenden Irrtum über einen Tatumstand berufen. Die Meinung, daß die Angeklagten durch ihr Verteidigungsvorbringen einen nicht beachtlichen Strafrechtsirrtum geltend machen, trifft nicht zu. Die angeführten Bekanntmachungen des Reichspostministers sind Verwaltungsvorschriften, keine Rechtsverordnungen. Die Unkenntnis von Verwaltungsbestimmungen steht dem tatsächlichen Irrtum gleich. Der § 2 der Funkverordnung ist auch keine Rahmenvorschrift, die der Ausfüllung durch andere Bestimmungen bedurfte. Daß der Irrtum über den Inhalt der angeführten Bekanntmachungen dem tatsächlichen Irrtum gleichsteht, wird auch von der Bearbeitung der Funkverordnung in Stengleins Kommentar zu den strafrechtlichen Nebengesetzen (5. Aufl., S. 346, Bem. 1a. E. zu § 2) angenommen. Für die Beurteilung des Verteidigungsvorbringens der Angeklagten ist es auch nicht ohne Bedeutung, daß die Bestimmung der Nr. 4 Abs. 3 des Abschnitts B der Ausführungsbekanntmachung vom 14. Mai 1924 in der dem B. behändigten Genehmigungsurkunde unter den Verleihungsbedingungen nicht aufgeführt worden ist. Dieser Umstand entband zwar die Angeklagten nicht von der Verpflichtung, die Bestimmung einzuhalten, falls sie sie kannten, kann aber bei der Würdigung des inneren Tatbestandes von Bedeutung sein«[1]).

[1]) In der Frage, ob der äußere Tatbestand eines Vergehens gegen die Funkverordnung vorliegt, ist dem Urteil beizutreten. Genehmigt war nur eine Anlage ohne Anschluß anderer Wohnungen. B. hatte durch den Anschluß anderer Wohnungen tatsächlich eine andere Anlage errichtet als diejenige, die ihm genehmigt war.

Geht man davon aus, daß B. eine andere Funkanlage errichtet hat als die, die Gegenstand der ihm erteilten Genehmigung war, so wäre bei Beurteilung des Vorsatzes folgendes zu berücksichtigen: B. hat gewußt, daß seine Anlage eine Funkanlage ist, er hat ferner gewußt, daß ein fremder Haushalt angeschlossen war und endlich hat er auch gewußt, daß eine Genehmigung für den anderen Haushalt nicht erteilt war. Das sollte aber für die Bejahung des subjektiven Tatbestandes ausreichen. Der Irrtum des Angekl. B. ging, wenn man die Betrachtungsweise des ObLG über den objektiven Tatbestand und die Feststellungen über die Einwendungen der Angeklagten zugrunde legt, lediglich dahin, ob die Erteilung einer weiteren Genehmigung der DRP zum Anschluß des anderen Haushalts erforderlich war. Ob die Bek. über den Unterhaltungsrundfunk von 1924 und die von 1925, wie Schneidewin (Anm. 1 zum § 2 FunkVO in Stengleins Nebengesetze 5. Aufl. Bd. I S. 346) annimmt, eine reine Verwaltungsvorschrift ist und deshalb ein Irrtum über ihren Inhalt dem tatsächlichen Irrtum gleichzustellen wäre, halte ich hier für die Frage des subjektiven Tatbestandes für ohne Bedeutung. Denn selbst, wenn dies alles zuträfe, würde im vorliegenden Falle das eine immer bestehen bleiben müssen, daß nämlich B. alle die Merkmale, die den objektiven Tatbestand erfüllen, tatsächlich gekannt hat. Sein Irrtum über den Inhalt der Genehmigung war in Wirklichkeit nichts anderes als ein Irrtum über die Notwendigkeit der Einholung einer telegraphenrechtlichen Verleihung für diese besondere Funkanlage, die er errichtet hat. Ein derartiger Irrtum ist aber strafrechtlich ohne Bedeutung, kann also nicht zur Freisprechung des Täters führen (vgl. hierüber Urt. RG. JW. 1927 S. 1595, Archiv 1926 S. 308; OLG Braunschweig, Archiv 1923 S. 424; KG im Archiv 1927 S. 171; LG Hannover, Archiv 1926 S. 121). Genau so liegt es in vielen Fällen dieses sog. Irrtums über den Inhalt der Rundfunkverleihungen, und schon aus dieser Erwägung heraus bin ich, was den Irrtum über den Inhalt der Rundfunkverleihung anlangt, der Ansicht, daß man strafrecht-

B. Aus anderen Rechtsgebieten.

Zwangspensionierungsverfahren gegen einen unkündbar angestellten Beamten, der vor Vollendung des 10. Dienstjahres dauernd dienstunfähig wird — § 68 Abs. 1 RBG.

Urteil des Reichsdisziplinarhofs vom 24. Oktober 1927 F 180/27.

Vorbemerkung. Nach § 61 RBG soll ein Reichsbeamter, der zur Erfüllung seiner Amtspflichten dauernd unfähig ist, in den Ruhestand versetzt werden. Wenn er nicht freiwillig in den Ruhestand tritt, findet die zwangsweise Versetzung in den Ruhestand statt. Das Verfahren ist in den §§ 61 bis 67 RBG geregelt. In dem Verfahren wird nur die Frage erörtert, ob der Beamte dauernd dienstunfähig ist.

Eine besondere Reglung ist für den Fall getroffen, daß der Beamte vor dem Zeitpunkt, mit welchem die Pensionsberechtigung für ihn eingetreten sein würde, dienstunfähig wird. Der § 68 Abs. 1 RBG bestimmt für diesen Fall folgendes:

»Ist ein Beamter vor dem Zeitpunkt, mit welchem die Pensionsberechtigung für ihn eingetreten sein würde, dienstunfähig geworden, so kann er gegen seinen Willen nur unter Beobachtung derjenigen Formen, welche für das förmliche Disziplinarverfahren vorgeschrieben sind, in den Ruhestand versetzt werden.«

Die Vorschrift entspricht inhaltlich dem § 93 des preußischen Gesetzes, betreffend die Dienstvergehen der nicht richterlichen Beamten, die Versetzung derselben auf eine andere Stelle oder in den Ruhestand, vom 21. Juli 1852 (GS S. 465). Sie ist eine Schutzbestimmung zugunsten des lebenslänglich angestellten Beamten[2]). Der Beamte erwirbt, wenn er 10 pensionsfähige Dienstjahre vollendet hat und in den dauernden Ruhestand vesetzt wird, einen Anspruch auf die gesetzliche Pension. Tritt der Beamte vor Vollendung einer 10jährigen Dienstzeit in den Ruhestand, so erwirbt er keinen Anspruch auf Pension. Er hat deshalb ein Interesse daran, daß das in den §§ 61 bis 67 RBG geregelte Zwangspensionierungsverfahren erst nach Vollendung des 10. Dienstjahres eingeleitet wird. Er kann dann zwar gegen seinen Willen durch die oberste Reichsbehörde (Reichspräsident) in den Ruhestand versetzt werden, aber er hat den Anspruch auf Pension erworben. Anders, wenn die oberste Reichsbehörde (Reichspräsident) in der Lage wäre, den Beamten gegen seinen Willen vor Vollendung des 10. Dienstjahrs in den Ruhestand zu versetzen. Der Beamte würde dann, wenn er in den dauernden Ruhestand versetzt wird, regelmäßig ohne Anspruch auf Pension ausscheiden[3]). Der Gesetzgeber geht nun nicht so weit, das Zwangspensionierungsverfahren für den Fall auszuschließen, daß der Beamte vor Vollendung des 10. Dienstjahres dauernd dienstunfähig wird. Aber er erschwert doch die Versetzung in den dauernden Ruhestand, indem er bestimmt, daß der Beamte nur unter Beobachtung derjenigen Formen in den Ruhestand versetzt werden kann, die für das förmliche Disziplinarverfahren gelten. Dieses Verfahren ist mit erhöhten Rechtsgarantien umgeben. Es findet eine Voruntersuchung statt, und die Versetzung in den Ruhestand kann nur auf Grund mündlicher Verhandlung von der Reichsdisziplinarkammer ausgesprochen werden. Das Verfahren, das sich vor den entscheidenden Reichsdisziplinarbehörden abspielt, ist ein Zwangspensionierungsverfahren, kein Disziplinarverfahren. Das Ziel des Verfahrens ist die Versetzung in den dauernden Ruhestand. In dem Verfahren ist, wie überhaupt im Zwangspensionierungsverfahren, lediglich die Frage zu prüfen, ob der Beamte dauernd dienstunfähig ist[4]).

Voraussetzung des im § 68 Abs. 1 RBG geregelten Verfahrens ist nach dem oben Gesagten, daß der Beamte vor dem Zeitpunkt dienstunfähig wird, mit welchem die Pensionsberechtigung für ihn eintreten würde. Als dieser Zeitpunkt gilt der Zeitpunkt, mit welchem der Beamte das 10. Dienstjahr vollenden würde. Dies ergibt sich aus dem Wortlaut und der Entstehungsgeschichte der gesetzlichen Vorschrift. Ob hiernach das Verfahren nach § 68 Abs. 1 RBG einzuleiten ist, entscheidet die oberste Reichsbehörde. Sie allein hat zu prüfen, ob der Beamte bereits 10 pensionsfähige Dienstjahre vollendet hat. Ist das nach der Auffassung der obersten Reichsbehörde nicht der Fall, so leitet sie das Verfahren nach § 68 Abs. 1 RBG ein. Der Beamte wird im Verfahren mit dem Einwande, daß er bereits 10 Dienstjahre vollendet habe und daher das Verfahren unzulässig sei, nicht gehört. Die Reichsdisziplinarkammer und der Reichsdisziplinarhof haben sich mit dieser Frage nicht zu befassen, sondern lediglich eine Entscheidung darüber zu treffen, ob der Beamte dauernd dienstunfähig und deshalb in den Ruhestand zu versetzen ist.

Dies sei zum Verständnis des nachfolgenden Urteils des Reichsdisziplinarhofs vom 24. Oktober 1927 vorausgeschickt. Dem Urteil lag folgender Sachverhalt zugrunde.

Die auf Lebenszeit angestellte Telegraphenbetriebsassistent S., die seit dem Jahre 1914 in einem privatrechtlichen Dienstverhältnis zur Deutschen Reichspost gestanden hatte und am 1. Oktober 1919 in das Beamtenverhältnis übernommen worden war, wurde dauernd dienstunfähig. Freiwillig in den dauernden Ruhestand zu treten, konnte die Beamtin nicht entschließen, da sie glaubte, daß die

---

lich auf ein falsches Gleis gerät, wenn man sagt, dieser Irrtum sei dem tatsächlichen Irrtum gleichzustellen und deshalb dem Täter gutzurechnen. Man muß zuvörderst sich darüber klar sein, ob es auf diesen Irrtum überhaupt ankommt. Dabei ist ferner zu bedenken, daß der Umfang dessen, was strafbar ist, durch das Gesetz selbst (TG, FunkVO) bestimmt wird, nicht durch die Rundfunkbekanntmachung; § 2 FunkVO ist eben, wie das Gericht selbst sagt, keine »Rahmenvorschrift«.

Wollte man die Frage so stellen, ob der Vorsatz der Angeklagten deshalb zu verneinen wäre, weil sie irrigerweise geglaubt hätten, daß sie die Genehmigung zum Anschluß der anderen Wohnungen gehabt hätten, weil sie diesen Anschluß durch die erste Genehmigung des B. für gedeckt gehalten hätten, so meine ich, müßte das Gericht in Wirklichkeit zu der tatsächlichen Feststellung gelangen, daß B. nicht gewußt hat, daß die Genehmigung nicht erteilt war. Tatsächlich haben die Angeklagten aber gar nicht behauptet, daß sie geglaubt hätten, im Besitz einer Genehmigung für den Anschluß zu sein! In diesem Zusammenhang ist bedeutsam, daß dasselbe ObLG durch Urt. v. 12. Juli 1926 (Archiv 1926 S. 228) den Irrtum über die Nichtübertragbarkeit der Rundfunkverleihung (§ 5 RundfunkBek. v. 1925) für strafrechtlich unerheblich erklärt hat, weil es sich »nicht um Unkenntnis bloßer Verwaltungsvorschriften, auch nicht um die Unkenntnis des Inhalts der dem Rechtsvorgänger erteilten Genehmigung handelt, sondern um einen Irrtum über Auslegung des § 2 FunkVO und des § 1 FunkVO«, also um einen unbeachtlichen Strafrechtsirrtum«!

Anm. 1 von Min.-Rat Dr. Neugebauer.

[2]) Auf Kündigungsbeamte findet die Vorschrift in § 68 Abs. 1 RBG keine Anwendung (z. vgl. § 32 RBG).

[3]) Eine Ausnahme gilt für den Fall, daß die Voraussetzungen des § 36 RBG oder des § 1 des Unfallfürsorgegesetzes gegeben sind.

[4]) Nicht zu erörtern ist also die Frage, ob die dauernde Dienstunfähigkeit die Folge einer Dienstbeschädigung, insbesondere eines Betriebsunfalls ist (§ 36 RBG, § 1 UfG).

dauernde Dienstunfähigkeit die Folge eines Betriebsunfalls sei und daß ihr daher die Bezüge nach § 1 Abs. 1 des Unfallfürsorgegesetzes vom 18. Juni 1901 (RGBl S. 211) zuständen. Das Reichspostministerium leitete daher das Verfahren nach § 68 Abs. 1 RBG mit dem Ziele der zwangsweisen Versetzung in den Ruhestand ein und verwies die Sache nach Abschluß der Voruntersuchung an die Reichsdisziplinarkammer in K. Die Beamtin erhob im Verfahren den Einwand, daß ihre vor dem 1. Oktober 1919 liegende Dienstzeit Beamterdienstzeit gewesen sei, sie daher bereits eine ruhegehaltsfähige Dienstzeit von über 10 Jahren zurückgelegt habe und daher das vom Reichspostministerium eingeleitete Verfahren unzulässig sei. Die Reichsdisziplinarkammer unterzog den Einwand der Beamtin einer sachlichen Prüfung, gelangte aber zu dem Ergebnis, daß der Einwand unbegründet sei. Sie versetzte daher die Beamtin durch Urteil vom 1. Juni 1927 wegen Dienstunfähigkeit in den Ruhestand. Gegen dieses Urteil legte die Beamtin beim Reichsdisziplinarhof Berufung ein. Der Reichsdisziplinarhof hat das Urteil der Reichsdisziplinarkammer bestätigt, ist aber der Begründung in wesentlichen Punkten nicht beigetreten.

Aus den Gründen des Urteils des Reichsdisziplinarhofs:

»Die Reichsdisziplinarkammer kam gegenüber dem Vorbringen der Beamtin, ihre Dienstunfähigkeit sei auf einen Betriebsunfall zurückzuführen, zu dem Ergebnis, diese Frage unterliege nicht der Prüfung des Disziplinarrichters, sei vielmehr nach § 149 RBG auf dem ordentlichen Rechtswege auszutragen. Sie prüfte im übrigen eingehend die Frage, ob die Beamtin, als ihre Dienstunfähigkeit eintrat, schon wegen Erreichung von 10 Dienstjahren pensionsberechtigt gewesen sei, und kam hierbei auf Grund der Würdigung der getroffenen tatsächlichen Feststellungen zur Verneinung der Frage und erließ Urteil dahin, daß die Beamtin wegen Dienstunfähigkeit in den Ruhestand versetzt werde.

Die Ausführungen des Vertreters der Berufungsführerin, die Disziplinarkammer hätte prüfen müssen, ob nicht ein Fall nach § 36 RBG gegeben sei, geht fehl. Diese Frage kommt im Rahmen des § 68 nicht in Betracht. Es genügt, hierfür auf die zutreffenden Ausführungen von Rheinbaben, Pr. Ges. von 1852, 2. Auflage, § 93 II zu verweisen. Zu vergleichen auch Pieper, RBG § 68 Anm. 1, und Laband, Staatsrecht d. D. R., 5. Auflage, I S. 528 d.

Aber auch abgesehen hiervon ist für das Verfahren nach § 68 RBG überhaupt nicht zu prüfen, ob die Voraussetzungen einer Ruhegehaltsberechtigung — sei es nach § 34 oder nach § 36 — gegeben sind. Über diese Frage hat nicht der Disziplinarrichter zu entscheiden. Im Verfahren nach § 68 handelt es sich vielmehr ausschließlich darum, festzustellen, ob eine Dienstunfähigkeit im Sinne des § 34 vorliegt und daher der Beamte zur Ruhe zu setzen ist, gleichgültig zunächst, ob mit oder ohne Ruhegehalt.

Dabei ist das Verfahren nach § 68 allerdings an zwei Voraussetzungen geknüpft: daß die Versetzung in den Ruhestand eintreten soll vor dem Zeitpunkt, mit welchem der Beamte pensionsberechtigt würde, und daß der Beamte sich mit seiner Versetzung in den Ruhestand nicht einverstanden erklärt hat. Indessen obliegt dem Disziplinarrichter nicht eine Entscheidung darüber, daß der genannte Zeitpunkt noch nicht eingetreten sei, vielmehr muß die Voraussetzung für den von ihm zu erlassenden Ausspruch, daß wegen Dienstunfähigkeit die Versetzung in den Ruhestand einzutreten habe, schon dann als gegeben angenommen werden, wenn die Frage, ob die Pensionsberechtigung schon gegeben sei, streitig ist, wenn also mit der Möglichkeit gerechnet werden muß, daß die Versetzung in den Ruhestand, sofern sie auszusprechen ist, einen Beamten treffe, der noch nicht pensionsberechtigt ist. Liegt also die Dienstunfähigkeit vor, so ist die Versetzung in den Ruhestand geboten; für die Frage dann, ob, sei es auf Grund des § 34 oder des § 36, ein Ruhegehaltsanspruch besteht, ist § 54 RGB maßgebend und ist nötigenfalls die Entscheidung des Richters nach § 149 anzurufen.

Da die Beamtin S., wie das angefochtene Urteil darlegt, in der Tat dienstunfähig ist, sie sich übrigens auch selbst für dienstunfähig hält, wäre es bei der angegebenen Rechtslage das Richtige gewesen, daß sie sich mit ihrer Versetzung in den Ruhestand einverstanden erklärt und dann eine Klärung hinsichtlich der Frage der Ruhegehaltsberechtigung herbeigeführt hätte. Sie hat aber zu Eingang des Verfahrens bei ihrer ersten Vernehmung durch den untersuchungführenden Beamten am 12. Juli 1926 erklärt, gegen eine Versetzung in den dauernden Ruhestand habe sie nur dann nichts einzuwenden, wenn damit die Gewährung eines Ruhegehalts auf Lebenszeit verbunden sei; an dieser Voraussetzung müsse sie festhalten. Da die Postverwaltung eine Versetzung in den Ruhestand ohne Pension wollte, so hat die Beamtin dieser Versetzung in den Ruhestand nicht zugestimmt. Damit ist das Verfahren nach § 68 notwendig geworden und mithin auch die zweite der Voraussetzungen gegeben, die für ein Verfahren und eine Entscheidung im Sinne des § 68 aufgestellt sind.

Die Entscheidung aber, die hier allein zu treffen ist, ob nämlich die die Versetzung in den Ruhestand begründende Dienstunfähigkeit vorliege, ist nach den schon erwähnten Ausführungen des angefochtenen Urteils, dem insoweit beizutreten ist, ohne weiteres gegeben. Hiernach ist der Ausspruch des angefochtenen Urteils, daß nämlich die Beamtin wegen Dienstunfähigkeit in den Ruhestand versetzt werde, zutreffend und aufrechtzuerhalten«.

Min.-Rat Dr. Triloff.

Reichsdruckerei, Berlin.
10283. 27. III.

Sachweiser.

Seite

Abfertigungsabteilung. Die Förderungsanlage in der ... des Postamts München 3 (Paketpostamt) 319
Abfertigungsdienst. Vereinfachungen im Briefpostabgang 205
Amsinck, Heinrich, der Mitbegründer und erste Leiter der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft 159
Arbeitsgänge beim Feldpostdienst des Zentralbüros in Paris während des Weltkrieges 95
Arbeitsgebiet. Das räumliche ... der Deutschen Reichspost 231
Arbeitsgeräte. Die Beschaffung der ... bei der Deutschen Reichspost 235
— Wirtschaftliche Betriebsführung in der Herstellung und Verwendung von Arbeitsgeräten 152
Arbeitskraft. Die wirtschaftliche Verwendung der ... im Postbetrieb 235
Arbeitsmarkt. Die Reichspost als Arbeitgeberin großen Maßstabs 39
Arbeitsplätze. Der Arbeitsplatz des Aufsichtsbeamten im Briefträgersaal beim Postamt Fürth (Bayern) 156
— der Beamten in den neuzeitlichen Schalteranlagen des Hauptpostamts in Potsdam 2
— des Entkartungs- und Übergabebeamten beim Postamt Fürth (Bayern) 152
Arbeitsräume. Gestaltung und Lage der ... für die Briefzustellabteilung des Postamts Fürth (Bayern) 152
Arbeitsteilung. Die ... bei der Deutschen Reichspost 233
Asien. Der Luftverkehr in Persien, Siam und Japan 223
Aufgabestempel. Die Abstempelung der Hamburger Stadtbriefpost im 19. Jahrhundert 244
Aufsätze. Nachweis von ... und Mitteilungen über das Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen aus der Zeitschriftensammlung der Bücherei und des Wirtschaftsbüros des Reichspostministeriums 21, 102, 190, 274
Aufschrift der französischen Feldpostsendungen während des Weltkrieges 74
Ausgabestempel der Hamburger Schiffsbriefe im 19. Jahrhundert 266
Auslandsverkehr. Der Fernsprechverkehr Deutschlands mit dem Auslande 5, 43
— Deutschland im Weltluftpostverkehr 217
— Die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Vergangenheit und Gegenwart 159
— Die Luftpost im Ausland 218
— Festsetzung der Gesamtgebühren im Fernsprechverkehr Deutschlands mit dem Auslande 46
— Gegenwärtiger Stand des Fernsprechverkehrs Deutschlands mit dem Auslande 43
— Postscheckverkehr der europäischen Länder im Jahre 1926 224
— Umfang und Entwicklung des ... der Reichspost 35
— Vereinbarungen über die Zonenbildung im Fernsprechverkehr Deutschlands mit dem Auslande 45
— Vereinfachungen im Auslandsdienst 207
— Vergleich der deutschen und der ausländischen Fernsprechgebühren 136
Ausstellungen. Das Ausstellungsgelände der 4. Großen Deutschen Funkausstellung Berlin 254
— Die Deutsche Reichspost auf der Fischereiwirtschaftlichen Ausstellung in Kiel 248
— Die 4. Große Deutsche Funkausstellung Berlin. (Vom 2. bis 11. September 1927) 253
— Wirtschaftlicher Erfolg der 4. Großen Deutschen Funkausstellung Berlin 264
Auszeichnerhalle der Abfertigungsabteilung des Paketpostamts in München 3 322

Seite

Bahnpostdienst. Bau und innere Einrichtung der ersten Bahnpostwagen 298
— Der Eisenbahnpostdienst vor Einführung der Bahnposten 297
— Die erste Einrichtung der Bahnposten 299
— Einzelheiten über die ersten Speditionsämter und die von ihnen befahrenen Strecken 300
— Geschichte der preußisch-deutschen Bahnpost 297, 327
— Übersicht über die Geschichte der preußisch-deutschen Bahnpostämter 329, 330
— Überwachung des ... durch Einsetzung eines besonderen Eisenbahn-Postinspektors im Jahre 1850 327
— Weitere Entwicklung der preußisch-deutschen Bahnpostämter vom Jahre 1856 an 328
Bahnpostwagen. Bau und innere Einrichtung der ersten ... 298
Balkanstaaten. Der Luftpostverkehr in Jugoslawien, Rumänien, Albanien, Griechenland und der Türkei 222
Bastlergeräte. Schaustellung und Prämierung von ... auf der 4. Großen Deutschen Funkausstellung Berlin 262
Baugestaltung des neuen Münchener Paketzustellamts 173
Bauwesen. Verbesserungen in der wirtschaftlichen Ausnutzung von Postbauten 211
Beamtenrecht. Eigenmächtige Gehaltsvorschüsse gelten als Amtsunterschlagung 170
— Paketkarten sind Urkunden im Sinne des § 348 Abs. 2 StGB 170
— Zwangspensionierungsverfahren gegen einen unkündbar angestellten Beamten, der vor Vollendung des 10. Dienstjahres dauernd dienstunfähig wird (§ 68 Abs. 1 RBG) 335
Beamtenverhältnisse. Die Ergebnisse der monatlichen Krankenstatistik der Deutschen Reichspost im Kalenderjahr 1926 145
Beförderungsanlagen im ersten Heizkraftwerk der Deutschen Reichspost 295
Beförderungsdienst. Vereinfachungen und Ersparnisse im Beförderungsdienst 206
Beförderungswesen. Die Förderungsanlage in der Abfertigungsabteilung des Postamts München 3 (Paketpostamt) 319
— Die Reichspost als öffentliche Beförderungsanstalt ... 34
— Geschichte der preußisch-deutschen Bahnpost 297, 327
— Postbeförderung durch Eisenbahnen von Hamburg aus im 19. Jahrhundert 268
Belgien. Der Fernsprechverkehr zwischen Deutschland und Belgien 6
— Der Luftpostverkehr in Belgien 221
— Der nationale belgische Telegraphenwettstreit in Brüssel von 1897 62
Berlin. Der dritte internationale Telegraphistenwettkampf in ... 1922 67
— Die 4. Große Deutsche Funkausstellung .... (Vom 2. bis 11. September 1927.) 253
— Hundert Jahre Briefpostamt in Berlin C 2 331
Beschaffungswesen. Die Beschaffung der Arbeitsgeräte bei der Deutschen Reichspost 235
— Verbesserungen im ... bei der Preisbildung und beim Einkauf von Ausstattungsgegenständen und Geschäftsbedürfnissen 211
Beschwerden. Nachfragen und ... im französischen Feldpostdienst während des Weltkrieges 99
Betriebsabwicklung im Erdgeschoß des neuen Paketzustellamts in München 177
Betriebsanlagen. Die Organisation der ... bei der Deutschen Reichspost 235
Betriebsdienst. Vereinfachungen im Verkehr und Betrieb 204
Betriebsführung. Wirtschaftliche ... in der Herstellung und Verwendung von Arbeitsgeräten 152
Betriebsräume des neuen mechanisierten Paketzustellamts in München 177

Seite

Betriebswirtschaftslehre. Die besondere ... der Deutschen Reichspost ... 233
— Die ... der Deutschen Reichspost ... 229
Beweislast dafür, daß von der DRP zuviel Gespräche berechnet sind, trifft den Fernsprechteilnehmer ... 84
— Die ..., daß die Gesprächszählung der Deutschen Reichspost unrichtig ist, liegt nach § 25 Ziff. II der Fersprechordnung vom 21. Juni 1924 (jetzt: § 25 III der FO vom 15. Februar 1927) dem Fernsprechteilnehmer ob ... 111
Bildsender auf der 4. Großen Deutschen Funkausstellung Berlin ... 258
Biologisch-meteorologische Stationen. Einrichtung von ... im In- und Auslande ... 318
Bodengestaltung. Die ... bei den Koralleninseln des Stillen Ozeans nach Tiefseemessungen deutscher Kabelschiffe 315
— Die ... und Ablagerungen im Atlantischen Ozean auf dem Wege des 2. deutschatlantischen Kabels ... 309
— Kenntnis der Gestaltung des Meeresbodens nach den neuesten Tiefseelotungen ... 309
Bordfunkkabine der Deutschen Betriebsgesellschaft für drahtlose Telegraphie m. b. H. (Debeg) auf der 4. Großen Deutschen Funkausstellung Berlin ... 258
Botenpost. Der sächsisch-holländische Postkurs von 200 Jahren ... 77
Botenwesen. Die Anfänge des Hamburg-Danziger ... und die erste Botenordnung ... 14
Bremen. Die erste Telegraphenlinie in Deutschland von ... nach Bremerhaven ... 302
Bremer Telegraphen-Verein. Beschaffung der Mittel zum Bau und zum Betrieb der ersten Telegraphenlinie in Deutschland ... 303
Briefeinverteilstelle im Vorsortierraum beim Postamt Fürth (Bayern) ... 154
Briefkasten. Aufstellung besonderer Luftbriefkasten zur Einsammlung der Luftpostsendungen ... 188
— Einführung von ... in Berlin im Jahre 1850 ... 331
— Erweiterte Benutzung der freistädtischen Straßenbriefkasten in Hamburg seit 1. Januar 1865 ... 271
Briefmarken s. unter Postwertzeichen.
Briefpostamt. Hundert Jahre ... in Berlin C 2 ... 331
Briefsammelstellen. An einer städtischen ... und Verteilungsstelle dürfen städtische Verwaltungsstellen nicht teilnehmen, die postrechtlich als selbständige Absender und Empfänger anzusehen sind (PG §§ 1, 27). Der Begriff der Privatbeförderungsanstalt des § 2a PG erfordert das Merkmal der Gewerbsmäßigkeit ... 56
— Einrichtung von ... in Berlin im Jahre 1827 ... 331
Briefträgersaal. Der Arbeitsplatz des Aufsichtsbeamten im ... beim Postamt Fürth (Bayern) ... 156
— Die neuen Briefträgertische im ... des Postamts Fürth (Bayern) ... 157
Briefträgertische. Die neuen ... im Briefträgersaal des Postamts Fürth (Bayern) ... 157
Briefverkehr beim Hamburger Stadtpostamt 1864 bis 1866 270
Briefverteilgestell. Das neue ... beim Postamt Fürth (Bayern) ... 154
Briefzustellabteilung. Gestaltung und Lage der Arbeitsräume für die ... des Postamts Fürth (Bayern) ... 152
Bücherschau ... 18, 53, 80, 140, 166, 227, 251, 303, 333
Bürodienst. Neuzeitliche Gestaltung des Kanzlei- und Bürobetriebs ... 204
Büromaschinen. Beschaffung von Büro- und sonstigen Maschinen ... 209

Dampfer. Die ersten ... der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft ... 159
— Innere Einrichtung der neuesten Zweischrauben-Turbinenschnelldampfer der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft ... 165
— Wiederaufbau des Schnelldampferdienstes der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft nach dem Weltkriege ... 162

Seite

Dampfturbinen im Maschinensaal des ersten Heizkraftwerks der Deutschen Reichspost ... 296
Dänemark. Der Fernsprechverkehr zwischen Deutschland und Dänemark ... 6
Danzig. Der Fernsprechverkehr zwischen Deutschland und Danzig ... 6
Darlehen. Die Deutsche Reichspost als Geldgeber und Geldverleiher ... 38
Demobilmachung der französischen Feldpost nach Beendigung des Weltkrieges ... 101
Deutsche Reichspost. Das erste Heizkraftwerk der DRP ... 293
— Die Bedeutung der ... für die allgemeine Wirtschaft ... 34
— Die Betriebswirtschaftslehre der 229
— Die ... als Großverbraucherin von Sachgütern ... 38
— Die ... auf der Fischereiwirtschaftlichen Ausstellung in Kiel ... 248
— Die neuzeitlichen Wirtschaftsbestrebungen der DRP ... 41
— Die Stellung der ... in der Wirtschaft ... 33
— Sonderabteilung der ... auf der 4. Großen Deutschen Funkausstellung Berlin ... 257
— Stand der ... auf der Fischereiwirtschaftlichen Ausstellung in Kiel ... 250
Deutschlandsender. Modell des neuen ... auf der 4. Großen Deutschen Funkausstellung Berlin ... 263
Dienstunfähigkeit. Entscheidung über dauernde ... und Zurruhesetzung eines Beamten erfolgt lediglich durch die vorgesetzte Dienstbehörde, sie ist den ordentlichen Gerichten entzogen ... 306
— Zwangspensionierungsverfahren gegen einen unkündbar angestellten Beamten, der vor Vollendung des 10. Dienstjahres dauernd dienstunfähig wird (§ 68 Abs. 1 RBG) ... 335
Drahtlose Telegraphie und Telephonie s. unter Funkwesen.

Eilzustellung. Zulassung der ... bei Luftpostsendungen ... 188
Einsatzpostkarren. Benutzung von ... bei der Paketbeförderung mit der Straßenbahn in München ... 175
Einzahlungsschalter der Zusteller für Zeitungsgelder und Rundfunkgebühren beim Postamt Fürth (Bayern) ... 159
Einzelwirtschaft. Die allgemeine Bedeutung der Post für die Einzelwirtschaftstätigkeit ... 230
Eisenbahnbau. Die ersten Hamburger Eisenbahnlinien ... 268
Eisenbahngesellschaften. Verhandlungen mit den ... wegen Einrichtung der ersten Bahnposten (Post-Speditions-Ämtern) ... 300
Eisenbahn-Plateaux. Benutzung von ... zur Beförderung von Güterposten ... 297
Eisenbahnpostdienst. Der ... vor Einführung der Bahnposten ... 297
Eisenbahn-Postinspektor. Einsetzung eines ... zur Überwachung des Bahnpostdienstes im Jahre 1850 und seine Befugnisse ... 327
Eisenbahnwesen. Verhältnis der Post zu den Eisenbahnen 34
Elektrizitätswerke sind keine »Transportanstalten« im Sinne des § 3 Abs. 1 Ziffer 2 des Telegraphengesetzes ... 82
Elsaß. Einrichtung eines Feldpostdienstes für die von den Franzosen besetzten Teile des Elsaß ... 97
Emden-Tief. Das ... im Stillen Ozean ... 315
Empfangsstörungen. Beseitigung der durch den Straßenbahnbetrieb verursachten Funkempfangsstörungen ... 101
England. Der Fernsprechverkehr zwischen Deutschland und England ... 6
— Der Luftpostverkehr in ... und seinen Kolonien ... 218
Entkartungsdienst. Vereinfachungen beim Briefposteingang 205
Entkartungstisch. Der neu gebaute ... im Briefvorverteilraum des Postamts Fürth (Bayern) ... 152
Entscheidungen s. unter Gerichtliche Entscheidungen.
Erdbeleuchtung. Notwendigkeit der ... beim Nachtflugdienst 186
Erkenntnisse s. unter Gerichtliche Entscheidungen.
Eröffnungsfeier der 4. Großen Deutschen Funkausstellung Berlin ... 253
Ersatzansprüche. Umfang der ... des Hauseigentümers aus der Hausbesitzererklärung (§ 12 der Fernsprechordnung vom 15. Februar 1927, Amtsbl. des RPM S. 65) ... 304

Seite

Faraday-Hügel. Der ... im Atlantischen Ozean 310

Feldpost. Das Personal der französischen ... im Weltkriege von Ende 1914 an 100
— Demobilmachung der französischen ... nach Beendigung des Weltkrieges 101
— Der Feldpostdienst bei den französischen Grenzbüros im Weltkriege 96
— Der Feldpostdienst der französischen Wagenmeister im Weltkriege 97
— Der französische Feldpostdienst im Weltkriege nach der Umstellung 76
— Der französische Feldpostdienst in den Postabschnitten während des Weltkrieges 96
— Der Postdienst der französischen Kraftfahrtruppe im Weltkriege 98
— Die französische ... in früheren Kriegen 72
— Die französische ... 1914 bis 1919 ..... 72, 94
— Dienst beim Zentralbüro in Paris während des Weltkrieges 95
— Nachfragen und Beschwerden im französischen Feldpostdienst während des Weltkrieges 99
— Ordnung der französischen ... während der ersten Zeit im Weltkriege 73
— Schwierigkeiten und Umstellung des französischen Feldpostdienstes im Weltkriege 74
— Versendungsgegenstände des französischen Feldpostverkehrs während des Weltkrieges 94
— Verteilung der französischen Feldpostsendungen im Weltkriege 75

Feldpostanstalten. Ausrüstung der französischen ... während des Weltkrieges 96

Feldpostpakete für die im Felde stehenden Angehörigen der französischen Armee oder Marine im Weltkriege 98

Fernsprechbuch. Das amtliche ... (§ 14 der Fernsprechordnung vom 21. Juni 1924, Amtsbl. des RPM 1924 S. 371) ist ein urheberrechtlich geschütztes Werk; Nachdruck ist strafbar 59
— Kein Anspruch des Teilnehmers auf Eintragung in das ...in bestimmter Form 83

Fernsprechordnung, Die neue 113
— Endgültige Fassung der neuen ... von 1927 136
— In der neuen ... von 1927 vorgesehene Gebührenermäßigungen 134
— Tarifvorschläge der neuen ... von 1927 130

Fernsprechrecht. Anfechtung einer Pfändung wegen Fernsprechgebühren durch den Konkursverwalter des Fernsprechteilnehmers (§ 30 der Konkursordnung) 171
— Behauptet ein Fernsprechteilnehmer die Unrichtigkeit der Ortsgesprächszählungen der Reichspost, so muß er die Unrichtigkeit nachweisen. Anforderungen an das Maß des Nachweises, den der Teilnehmer in solchen Fällen erbringen muß 59
— Gerichtliche Entscheidungen aus dem Fernsprechrecht 57, 83, 111, 171, 284, 304
— Kein Anspruch des Teilnehmers auf Eintragung in das Fernsprechbuch in bestimmter Form 83
— Nachdruck des amtlichen Fernsprechbuchs (§ 14 der Fernsprechordnung vom 15. Februar 1927, Amtsbl des RPM S. 65) ist strafbar 59, 304
— Richtigkeit der Ortsgesprächszählungen 84
— Richtigkeit der Ortsgesprächszählungen, Beweislast des Teilnehmers 111
— Umfang der Ersatzansprüche des Hauseigentümers aus der Hausbesitzererklärung (§ 12 der Fernsprechordnung vom 15. Februar 1927, Amtsbl des RPM S. 65) 304
— Zwangsweise Einziehung von Fernsprechgebühren während einer Geschäftsaufsicht über das Vermögen des Teilnehmers; nachträgliche Anfechtung dieser Einziehung im späteren Konkurs des Teilnehmers 57

Fernsprechteilnehmer. Abgehender Ortsgesprächsverkehr von Teilnehmern mit starkem Verkehr und von Münzfernsprechern 121
— Auswirkung des vor 1927 geltenden Fernsprechtarifs für die Teilnehmer 114
— Beteiligung der Vielsprecher und Wenigsprecher an der Aufbringung der sächlichen Kosten der Fernsprechanschlüsse (Grundgebühr) 116

Seite

Fernsprechverkehr. Der ... Deutschlands mit dem Auslande 5, 43
— Einnahmen aus dem schwedischen ... im Jahre 1926 245
— Festsetzung der Gesamtgebühren im ... Deutschlands mit dem Auslande 46
— Gegenwärtiger Stand des ... Deutschlands mit dem Auslande 43
— Graphische Darstellung der Verteilung des abgehenden Ortsgesprächsverkehrs auf die einzelnen Hauptanschlüsse 120
— Vereinbarungen über die Zonenbildung im ... Deutschlands mit dem Auslande 45

Fernsprechwesen. Beteiligung der Hauptanschlüsse am Fernverkehr 124
— Das schwedische ... im Jahre 1926 244
— Der Fernsprecher als unentbehrliches Verkehrsmittel für die Wirtschaft 37
— Entwicklung des deutschen ... unter der Herrschaft des vor 1927 geltenden Tarifs 115
— Nachweis von Aufsätzen und Mitteilungen über das ... aus der Zeitschriftensammlung der Bücherei und des Wirtschaftsbüros des Reichspostministeriums ... 22, 29, 102, 108, 190, 197, 274, 281
— Verbesserungen in der Fernsprechtechnik 210
— Vereinfachungen im Fernsprechbetrieb 207
— Verteilung der Ferngespräche auf die einzelnen Zonen im Rechnungsjahr 1925 122
— Verteilung des abgehenden Ortsgesprächsverkehrs auf die einzelnen Hauptanschlüsse (in Hundertsätzen) .. 118, 119
— Wirtschaftliche Lage und Selbstkosten des Fernsprechwesens 127
— Zahl der Hauptanschlüsse von 1900 bis 1935 117

Fernverkehr. Auswirkung des vor 1927 geltenden Fernsprechtarifs im ... für die Teilnehmer 114
— Berechnung der Gebühren für Ferngespräche bis 1921 114
— Beteiligung der Hauptanschlüsse am Fernverkehr 124
— Einnahmen und Ausgaben im ... nach der Fernsprechordnung von 1927 132
— Gegenüberstellung der Ferngesprächsgebühren in Deutschland, England und Amerika 138
— Graphische Darstellung der Verteilung der Ferngespräche und der Ferngesprächsgebühren auf die einzelnen Zonen 123
— Graphische Darstellungen des Anteils der Hauptanschlüsse an den abgehenden und ankommenden Ferngesprächen 125, 126
— Verteilung der Ferngespräche auf die einzelnen Zonen im Rechnungsjahr 1925 122
— Selbstkosten und Gebühren der Gespräche im ... nach der Fernsprechordnung von 1927 132

Finnland. Der Luftpostverkehr in Finnland 222

Fischereiwirtschaft. Die Deutsche Reichspost auf der fischereiwirtschaftlichen Ausstellung in Kiel 248

Flämische Kappe. Die ... im Atlantischen Ozean 310

Flügeltüren. Gefährdung des in Postdiensträumen verkehrenden Publikums durch ..., die mit undurchsichtigem Glase versehen sind 169

Flughäfen. Ausbau der ... in Deutschland 189

Flugpläne. Mitwirkung der Deutschen Reichspost bei der Gestaltung der Flugpläne 183

Flugverkehr. Abwicklung des Flugdienstes 185
— Ausnutzung der Tagesstunden im Flugdienst 184
— Die Entwicklung der Luftpost von 1922 bis 1926 .. 181, 216
— Die Entwicklung des Luftpostnetzes von 1923 bis Sommer 1927 183
— Umfang der Unfälle im Flugverkehr 185

Förderanlagen. Ausbau und Vermehrung von mechanischen Förderanlagen 209
— Die ... in der Abfertigungsabteilung des Postamts München 3 (Paketpostamt) 319

Frankreich. Der Fernsprechverkehr zwischen Deutschland und Frankreich 6
— Die französische Feldpost 1914 bis 1919 ..... 72, 94
— Der Luftpostverkehr in Frankreich 219
— Versendungsgegenstände des französischen Feldpostverkehrs während des Weltkrieges 94

Freimarken s. unter Postwertzeichen.

Seite

Funkrecht. Bau zweier Funkempfangsanlagen auf Grund einer einzigen Rundfunkverleihung (§ 1 der Funkverordnung vom 8. März 1924 — RGBl I S. 273 —, § 8 der Rundfunkbekanntmachung vom 24. August 1925 — Amtsbl des RPM S. 443) ... 171
— Die Funkverordnung vom 8. März 1924 (RGBl I S. 273) ist rechtsgültig und noch in Geltung ... 84
— »Genehmigung« im § 1 der Funkverordnung vom 8. März 1924 (RGBl I S. 273) ist nur vorherige Genehmigung. Zum Begriff des Vorsatzes bei Verletzung der Funkverordnung ... 112
— Gerichtliche Entscheidungen aus dem Funkrecht 84, 112, 171, 284, 333
— Ist der Anschluß anderer Haushalte an eine Rundfunkempfangsanlage ohne besondere Genehmigung der Deutschen Reichspost strafbar? (§ 9 der Rundfunk-Bek. v. 24. 8. 1925, Amtsbl Vf Nr. 490, S. 443) ... 333
— Zur Frage der Strafbarkeit des Rundfunkteilnehmers, der nach Erlöschen seiner Rundfunkgenehmigung die Anlage nicht mehr benutzt, aber nicht beseitigt (§ 19 der Rundfunkbekanntmachung vom 24. August 1925 — Amtsbl des RPM S. 443 —, §§ 1, 2 der Funkverordnung vom 8. März 1924 — RGBl I S. 273) ... 172

Funkverkehr. Beseitigung der durch den Straßenbahnbetrieb verursachten Funkempfangsstörungen ... 101
— Drahtlose Gegensprechstelle für Flugzeugverkehr auf der 4. Großen Deutschen Funkausstellung Berlin ... 262
— Draht- und funktelegraphische Verkehrsmittel auf der Fischereiwirtschaftlichen Ausstellung in Kiel ... 249
— Entwicklung und Umfang des Funkverkehrs ... 36
— Rechtslage beim Zusammentreffen eines Rundfunkluftleiters mit einer Starkstromanlage (§ 12 des TG vom 6. April 1892 — RGBl S. 467/7. März 1908 — RGBl S. 79) ... 284

Funkwesen. Die 4. Große Deutsche Funkausstellung Berlin. (Vom 2. bis 11. September 1927.) ... 253
— Geräteschau auf der 4. Großen Deutschen Funkausstellung Berlin ... 254
— Nachweis von Aufsätzen und Mitteilungen über das ... aus der Zeitschriftensammlung der Bücherei und des Wirtschaftsbüros des Reichspostministeriums 22, 30, 102, 110, 190, 198, 274, 282
— Vereinfachungen im Funkbetrieb ... 208

Fürth (Bayern). Gestaltung und Lage der Arbeitsräume für die Briefzustellabteilung des Postamts Fürth (Bayern) 152

Fußpostboten. Die Hamburger ... im 19. Jahrhundert ... 243

Gebühreneinziehung. Zwangsweise Einziehung von Fernsprechgebühren während einer Geschäftsaufsicht über das Vermögen des Teilnehmers; nachträgliche Anfechtung dieser Einziehung im späteren Konkurs des Teilnehmers ... 57

Gebührenwesen. Anpassung der Fernsprechgebühren in den Jahren 1922 und 1923 an die Entwertung der Papiermark ... 114
— Auswirkung des vor 1927 geltenden Fernsprechtarifs für die Teilnehmer ... 111
— Beteiligung der Vielsprecher und Wenigsprecher an der Aufbringung der sächlichen Kosten der Fernsprechanschlüsse (Grundgebühr) ... 116
— Die Lehre von den Kosten und der Preisbildung (Tarifsystem) der Deutschen Reichspost ... 237
— Die neben den gewöhnlichen Gebühren zu erhebenden Luftpostzuschläge ... 187
— Die neue Fernsprechordnung ... 113
— Die schwedischen Telegraphen- und Fernsprechgebühren 246
— Endgültige Fassung der neuen Fernsprechordnung von 1927 ... 136
— Entwicklung der Fernsprechtarife bis 1927 ... 113
— Entwicklung des deutschen Fernsprechwesens unter der Herrschaft des vor 1927 geltenden Tarifs ... 115
— Entwicklung des ... im Fernsprechverkehr Deutschlands mit dem Auslande ... 5
— Festsetzung der Gesamtgebühren im Fernsprechverkehr Deutschlands mit dem Auslande ... 46
— Gebühren für Stadtbriefe in Hamburg im 19. Jahrhundert ... 244
— Gegenüberstellung der geltenden und der nach der Fernsprechordnung von 1927 geplanten Fernsprechgebühren im Ortsverkehr ... 133

Seite

Gebührenwesen. Graphische Darstellung der Verteilung der Ferngespräche und der Ferngesprächsgebühren auf die einzelnen Zonen ... 123
— In der neuen Fernsprechordnung von 1927 vorgesehene Gebührenermäßigungen ... 134
— Tarifpolitik der Deutschen Reichspost ... 39
— Tarifvorschläge der von 1927 an geltenden neuen Fernsprechordnung ... 130
— Vergleich der deutschen und der ausländischen Fernsprechgebühren ... 136

Gedenktag. Alexander Volta (1827 bis 1927), ein Lebensbild ... 272
— Hundert Jahre Briefpostamt in Berlin C 2 ... 331

Gehaltsvorschüsse. Eigenmächtige ... gelten als Amtsunterschlagung ... 170

Geldbeschaffung. Beschaffung der Mittel zum Bau und zum Betrieb der ersten Telegraphenlinie in Deutschland (Bremer Telegraphen-Verein) ... 303

Geldverkehr. Die Deutsche Reichspost als Großkonsument, Geld- und Arbeitgeber ... 237
— Gesamtumsatz und bargeldloser Umsatz im Postscheckverkehr der europäischen Länder im Jahre 1926 ... 225

Geld- und Kreditverkehr. Die Reichspost als Glied des allgemeinen Geld- und Kreditverkehrs ... 37

Geltungsdauer. Die Funkverordnung vom 8. März 1924 (RGBl I S. 273) ist rechtsgültig und noch in Geltung... 84

Genehmigung der Reichstelegraphenverwaltung ist vor der Errichtung oder Inbetriebnahme einer Funkanlage einzuholen ... 112
— Ist der Anschluß anderer Haushalte an eine Rundfunkempfangsanlage ohne besondere ... der Deutschen Reichspost strafbar? (§ 9 der Rundf-Bek. v. 24. 8. 1925, AmtsblVf Nr. 490, S. 443) ... 333

Genehmigungspflicht. Bau zweier Funkempfangsanlagen auf Grund einer einzigen Rundfunkverleihung (§ 1 der Funkverordnung vom 8. März 1924 — RGBl I S. 273 — § 8 der Rundfunkbekanntmachung vom 24. August 1925 — Amtsbl des RPM S. 443) ... 171
— Zur Frage der Strafbarkeit des Rundfunkteilnehmers, der nach Erlöschen seiner Rundfunkgenehmigung die Anlage nicht mehr benutzt, aber nicht beseitigt (§ 19 der Rundfunkbekanntmachung vom 24. August 1925 — Amtsbl des RPM S. 443 —, §§ 1, 2 der Rundfunkverordnung vom 8. März 1924 — RGBl I S. 273) ... 172

Geräteschau auf der 4. Großen Deutschen Funkausstellung Berlin ... 254

Gerichtliche Entscheidungen aus dem Post-, Telegraphen- und Fernsprechrecht sowie aus anderen Rechtsgebieten 56, 82, 111, 142, 169, 200, 228, 251, 284, 304, 333

Geschäftsaufsicht. Zwangsweise Einziehung von Fernsprechgebühren während einer ... über das Vermögen des Teilnehmers; nachträgliche Anfechtung dieser Einziehung im späteren Konkurs des Teilnehmers ... 57

Geschäftsbereiche. Abgrenzung der ... des Hofpostamts und des Stadtpostamts in Berlin ... 332

Geschichte. Ursprung und ... des Papiers ... 10

Grenzbüro. Der Feldpostdienst bei den französischen ... im Weltkriege ... 96

Guthaben der Postscheckkunden in den europäischen Ländern im Jahresdurchschnitt für das Jahr 1926 ... 225

Guttaperchakabel für die erste unterirdische Telegraphenlinie Berlin–Halle ... 85

Haftpflicht. Gefährdung des in Postdiensträumen verkehrenden Publikums durch Flügeltüren, die mit undurchsichtigem Glase versehen sind ... 169
— Haftung der Unternehmer von Starkstromanlagen für mangelhafte Isolierung ihrer Leitungen ... 307
— Keine Gefährdungshaftung der Reichspost für Unfälle des Publikums beim Telegraphenbau auf öffentlichen Verkehrswegen; Haftung nur nach §§ 823, 831 BGB 143
— Sorgfaltspflicht des Kassenverwalters; kein Ausgleich zwischen Mehr- und Minderbeträgen bei nicht erkennbarem Zusammenhang ... 57
— Zur Auslegung des § 12 des Unfallfürsorgegesetzes (UFG) vom 18. Juni 1901 (RGBl S. 211) ... 305

Seite

Haftpflicht. Zur Frage der Haftung der deutschen Reichspost für Schäden, die durch schadhafte Schalteranlagen verursacht werden ... 142
— Zur Frage der Haftung der Deutschen Reichspost für Unfälle in Postdiensträumen ... 200
— Zur Haftung der Deutschen Reichspost für Unfälle infolge Reißens einer Fernsprechleitung (§ 831 BGB) .. 228

Hamburg. Das Hamburger Stadtposthaus ... 241
— Der Hamburg-Danziger (pommersche) Kurs. Ein Beitrag zur Geschichte des Hamburger Botenwesens ... 14, 48
— Die Beziehungen Hamburgs zu den Nachbarstaaten im 17. Jahrhundert ... 15
— Die ersten Hamburger Eisenbahnlinien und ihre Postbenutzung ... 268
— Die ersten Hamburger Postwertzeichen vom Jahre 1859 ab ... 269
— Die Hamburger Staatspost im 19. Jahrhundert ... 238, 266
— Die Hamburger Stadtbriefbeförderung im 19. Jahrhundert ... 243
— Die Hamburger Stadtpost während der Franzosenzeit 238
— Die Hamburg-Preußische Kommunionpost nach Stettin 50
— Die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Vergangenheit und Gegenwart ... 159
— Die Provisorische Postverwaltungskommission in ... 1821 bis 1832 ... 239
— Die reitende preußische Post von ... nach Stettin ... 51
— Endgültige Übernahme der Stadtpost durch den Hamburger Staat ... 240
— Postbetriebsdienst beim Hamburger Stadtpostamt 1864 bis 1866 ... 270
— Postvertrag zwischen ... und den Vereinigten Staaten von Nordamerika vom 12./30. Juni 1857 ... 267
— Teilung des Hamburg-Danziger Postkurses in Stettin seit 1625 ... 15
— Übergang der Hamburger Staatspost an den Norddeutschen Bund ... 271
— Vergleich zwischen ... und Schweden über die Einrichtung einer reitenden Post nach Pommern ... 49
— Verhandlungen wegen Änderung des Hamburger Postkurses nach Pommern ... 48

Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Die ... in Vergangenheit und Gegenwart ... 159

Hauptanschlüsse. Beteiligung der ... am Fernverkehr 124
— Graphische Darstellung der Verteilung des abgehenden Ortsgesprächsverkehrs auf die einzelnen Hauptanschlüsse 120
— Graphische Darstellungen des Anteils der ... an den abgehenden und ankommenden Ferngesprächen 125, 126
— Leitungslänge der ... im Fernsprechwesen ... 129
— Monatlicher Sprechverkehr eines Hauptanschlusses ... 127
— Vermehrung der ... unter der Herrschaft des vor 1927 geltenden Fernsprechtarifs ... 115
— Verteilung des abgehenden Ortsgesprächsverkehrs auf die einzelnen ... (in Hundertsätzen) ... 118, 119
— Zahl der ... von 1900 bis 1935 ... 117

Hausbesitzererklärung. Umfang der Ersatzansprüche des Hausbesitzers aus der ... (§ 12 der Fernsprechordnung vom 15. Februar 1927, Amtsbl des RPM S. 65) ... 304

Heizkraftwerk. Das erste ... der Deutschen Reichspost ... 293
— Einrichtung und Wirkungsweise eines Heizkraftwerks 293
— Wirtschaftlicher Erfolg des ersten ... der Deutschen Reichspost ... 294

Holzzellstoff. Benutzung von ... zur Herstellung von Papier 12

Italien. Der erste internationale Telegraphistenwettkampf in Como 1899 ... 63
— Der Fernsprechverkehr zwischen Deutschland und Italien 7
— Der Luftpostverkehr in Italien ... 221
— Der zweite internationale Telegraphistenwettkampf in Turin 1911 ... 64

Kabel. Betriebszustand des Telegraphenkabelnetzes nach dem Stande vom Dezember 1926 ... 91
— 50 Jahre Telegraphenkabelnetz ... 85
— Übersichtsplan des Telegraphenkabelnetzes nach dem Stande vom Januar 1927 ... 92, 93

Seite

Kabel. Weiterer Ausbau des vorhandenen Kabelnetzes vom Jahre 1883 an ... 87
— Zeitlicher Ausbau des Telegraphenkabelnetzes ... 86

Kabelbezirke. Einrichtung von ... zur Überwachung und Instandhaltung der unterirdischen Telegraphenkabel ... 89

Kabellegung. Der wichtigste Weg der unterseeischen Kabel zwischen Europa und Amerika ... 309
— Einfluß der ... auf die Erforschung des Meeres 285
— Kabelstörungen durch untermeerischen Wasseraustritt und andere Ursachen ... 312
— Kabeltelegraphie und Meereskunde ... 285, 309
— Reiseweg der Kabel- und Vermessungsschiffe »Dacia« und »International« vor der marokkanischen Küste ... 312

Kanzleidienst. Neuzeitliche Gestaltung des Kanzlei- und Bürobetriebs ... 204

Kassen- und Rechnungswesen. Finanzgebarung der Deutschen Reichspost ... 232
— Rechnungsführung und Rechnungslegung der Deutschen Reichspost ... 232
— Rechnungsprüfung der Deutschen Reichspost ... 233
— Vereinfachungen im ... und Erleichterungen im Barverkehr ... 213

Kesselhaus. Das ... des ersten Heizkraftwerks der Deutschen Reichspost ... 295

Kiel. Die Deutsche Reichspost auf der Fischereiwirtschaftlichen Ausstellung in Kiel ... 248

Klebezettel. Kennzeichnung der Luftpostsendungen ... 188

Kommunionpost. Die Hamburg-Preußische ... nach Stettin 50

Konkurs. Zwangsweise Einziehung von Fernsprechgebühren während einer Geschäftsaufsicht des Teilnehmers; nachträgliche Anfechtung dieser Einziehung im späteren ... des Teilnehmers ... 57

Konkursordnung. Anfechtung einer Pfändung wegen Fernsprechgebühren durch den Konkursverwalter des Fernsprechteilnehmers (§ 30 der Konkursordnung) ... 171

Kraftfahrwesen. Der Postdienst der französischen Kraftfahrtruppe im Weltkriege ... 98

Kraftpostverkehr. Einrichtung von Kraftposten zur Postbeförderung ... 35

Krankenstand. Verhältnis der Krankentage zu den Arbeitstagen bei dem Personal der Deutschen Reichspost im Kalenderjahr 1926 ... 145
— Verhältnis der Krankentage zu den Arbeitstagen bei dem Personal der Deutschen Reichspost im Kalenderjahr 1926 nach Oberpostdirektionsbezirken getrennt .. 148
— Vergleich des für das Kalenderjahr 1926 berechneten ... mit dem Ergebnis früherer Jahre ... 146

Krankenstatistik. Die Ergebnisse der monatlichen ... der Deutschen Reichspost im Kalenderjahr 1926 ... 145

Krankenvertreter. Kosten für ... bei der Deutschen Reichspost im Kalenderjahr 1926 ... 152

Kriegsgefangenenpost. Postverkehr der feindlichen Kriegsgefangenen in Frankreich während des Weltkrieges ... 99

Kurswesen. Postverbindungen der französischen Armeen untereinander im Weltkriege ... 96

Langbriefe. Vorverteilgerät für ... beim Postamt Fürth (Bayern) ... 154

Lautsprecher auf der 4. Großen Deutschen Funkausstellung Berlin ... 255

Lebensbild. Ein ... von Alexander Volta (1827 bis 1927) 272

Lettland. Der Fernsprechverkehr zwischen Deutschland und Lettland ... 7

Leuchtfeuer. Erprobung verschiedener Lichtquellen für den Flugdienst ... 186

Litauen. Der Fernsprechverkehr zwischen Deutschland und Litauen ... 7

Lotleinen. Beschaffenheit der neuesten ... (Drahtlotung) 291
— Versuche von Tiefseemessungen durch Gewichtsverminderung der Lotleinen ... 289

Luftfahrzeuge. Arten und Anzahl der im regelmäßigen Luftverkehr verwendeten Fahrzeuge ... 217

Luftleiteranlage. Nichtbeseitigung einer genehmigten ... nach dem Erlöschen der Rundfunkverleihung ist nicht strafbar ... 172

Seite

Luftpost. Abhängigkeit des Verkehrs mit Luftfahrzeugen von den Witterungsverhältnissen ... 185
— Allgemeine Luftpostbedingungen zwischen der Deutschen Reichspost und der Deutschen Lufthansa A G ... 182
— Benutzung der Luft-Verkehrslinien zur Postbeförderung ... 35
— Bestimmungen der Deutschen Reichspost über den Luftpostverkehr ... 186
— Deutschland im Weltluftpostverkehr ... 217
— Die Entwicklung der ... von 1922 bis 1926 .... 181, 216
— Die ... im Ausland ... 218
— Möglichkeit von Postabwürfen aus Flugzeugen und der Postaufnahme vom Erdboden während des Fluges ... 189
— Regelung der Beförderung von Luftpostsendungen 189
— Schwierigkeiten des Flugdienstes im Nebel und bei Dunkelheit ... 186

Luftpostgebühren. Die neben den gewöhnlichen Gebühren zu erhebenden Luftpostzuschläge ... 187

Luftpostmarken. Ausgabe besonderer ... für den Flugverkehr ... 188

Luftpostnetz. Die Entwicklung des ... von 1923 bis Sommer 1927 ... 183

Luftverkehrsunternehmungen. Die ... und ihre Stellung zur Deutschen Reichspost ... 181

Luxemburg. Der Fernsprechverkehr zwischen Deutschland und Luxemburg ... 8

Maschinentechnik. Das erste Heizkraftwerk der Deutschen Reichspost ... 293

Mechanisierung des Postbetriebs ... 234

Mechanisierungsprobleme beim Neubau des Münchener Paketzustellamts ... 173
— Einrichtung der Verteilerturbine beim neuen Paketzustellamt in München ... 176

Meeresboden. Vorstellungen über die Beschaffenheit des ... in früheren Jahrhunderten ... 287

Meereskarte für das Gebiet zwischen Afrika und Amerika von Buache ... 287

Meereskunde. Arbeitsfeld der zu rein wissenschaftlichen Zwecken unternommenen Fahrten zur Erforschung der Meeresverhältnisse ... 318
— Entwicklung der Kenntnis vom Meere seit 1854 unter dem Einfluß der Seekabeltelegraphie ... 290
— Ergebnisse der Tiefseelotungen im Indischen Ozean ... 314
— Ergebnisse der Tiefseelotungen im Stillen Ozean 315
— Erweiterung der Kenntnis vom Meere durch die neuesten Tiefseelotungen ... 309
— Kabeltelegraphie und Meereskunde ... 285, 309
— Stand der ... im 17. und 18. Jahrhundert ... 287
— Stand der ... vor 1854, vor Beginn der Kabelperiode 286
— Wissenschaftliche Verarbeitung und Auswertung der Tiefseemessungen ... 318

Mehr- und Minderbeträge. Sorgfaltspflicht des Kassenverwalters; kein Ausgleich zwischen ... bei nicht erkennbarem Zusammenhang ... 57

Messungen. Wöchentliche ... der unterirdischen Kabelleitungen ... 87

Mitteilungen. Nachweis von Aufsätzen und ... über das Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen aus der Zeitschriftensammlung der Bücherei und des Wirtschaftsbüros des Reichspostministeriums ... 21, 102, 190, 274

Mittel- und Südamerika. Der Luftpostverkehr in Guatemala, Brasilien, Bolivien, Argentinien und Kolumbien .. 223

München. Das neue Münchener Paketzustellamt ... 173
— Die Förderanlage in der Abfertigungsabteilung des Postamts München 3 (Paketpostamt) ... 319

Münzfernsprecher. Abgehender Ortsgesprächsverkehr von Teilnehmern mit starkem Verkehr und von Münzfernsprechern ... 121

Nachdruck des amtlichen Fernsprechbuchs (§ 14 der Fernsprechordnung vom 15. Februar 1927, Amtsbl des RPM S. 65) ist strafbar ... 59, 304

Nachfragen und Beschwerden im französischen Feldpostdienst während des Weltkrieges ... 99

Nachrufe ... 139, 165

Seite

Nachweis von Aufsätzen und Mitteilungen über das Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen aus der Zeitschriftensammlung der Bücherei und des Wirtschaftsbüros des Reichspostministeriums ... 21, 102, 190, 274

Nero-Tief. Das ... im Stillen Ozean ... 315

Niederlande. Der Fernsprechverkehr zwischen Deutschland und den Niederlanden ... 8
— Der Luftpostverkehr in den Niederlanden ... 221
— Der sächsisch-holländische Postkurs vor 200 Jahren ... 77

Norddeutscher Bund. Übergang der Hamburger Staatspost an den Norddeutschen Bund ... 271

Nordische Staaten. Der Luftpostverkehr in Dänemark, Schweden und Norwegen ... 222

Normung. Fortführung der Normungsarbeiten in Verbindung mit den beteiligten Verbänden ... 212

Norwegen. Der Fernsprechverkehr zwischen Deutschland und Norwegen ... 8

Opernübertragung. Übersicht der ... auf den Rundfunksender in Witzleben auf der 4. Großen Deutschen Funkausstellung Berlin ... 258

Organisation. Die allgemeinen Organisationsfragen der Deutschen Reichspost ... 230
— Die ... der Betriebsanlagen und der Beschaffung des Arbeitsgeräts ... 235
— Die ... der Betriebsarbeit bei der Deutschen Reichspost ... 233

Organismus des Reichs. Die Stellung der Deutschen Reichspost im Organismus des Reichs ... 33

Ortsgesprächszählungen. Behauptet ein Fernsprechteilnehmer die Unrichtigkeit der ... Reichspost, so muß er die Unrichtigkeit nachweisen. Anforderungen an das Maß des Nachweises, den der Teilnehmer in solchen Fällen erbringen muß ... 59
— Richtigkeit der Ortsgesprächszählungen ... 84
— Richtigkeit der ..., Beweislast des Teilnehmers 111

Ortsverkehr. Abgehender Ortsgesprächsverkehr von Teilnehmern mit starkem Verkehr und von Münzfernsprechern ... 121
— Auswirkung des vor 1927 geltenden Fernsprechtarifs im ... für die Teilnehmer ... 114
— Berechnung der Fernsprechgebühren im ... bis 1921 113
— Gegenüberstellung der Gebühren im ... von Berlin, London und New York ... 137
— Gegenüberstellung der geltenden und der nach der Fernsprechordnung von 1927 geplanten Fernsprechgebühren für den Ortsverkehr ... 133
— Graphische Darstellung der Verteilung des abgehenden Ortsgesprächsverkehrs auf die einzelnen Hauptanschlüsse ... 120
— Verteilung des abgehenden Ortsgesprächsverkehrs auf die einzelnen Hauptanschlüsse (in Hundertsätzen) .. 118, 119

Österreich. Der Fernsprechverkehr zwischen Deutschland und Österreich ... 8
— Der Luftpostverkehr in Österreich ... 221

Östliche Randstaaten. Der Luftpostverkehr in Litauen mit dem Memelgebiet, Lettland und Estland ... 222

Oxydationsfilter zur Verhinderung des Zutritts von Luftsauerstoff zum destillierten Wasser des ersten Heizkraftwerks der Deutschen Reichspost ... 297

Paketkarten sind Urkunden im Sinne des § 348 Abs. 2 StGB ... 170

Paketverkehr. Bearbeitung der Wertsendungen beim neuen mechanisierten Paketzustellamt in München ... 178
— beim Hamburger Stadtpostamt 1864 bis 1866 ... 270
— Bestimmungen über die Paketbeförderung im Luftwege 187
— Betriebsräume und Betriebsabwicklung beim neuen Paketzustellamt in München ... 177
— Das neue Münchener Paketzustellamt ... 173
— Die Förderungsanlage in der Abfertigungsabteilung des Postamts München 3 (Paketpostamt) ... 319
— Paketbeförderung mit der Straßenbahn in München durch Einsatzpostkarren ... 175
— Pakete für die im Felde stehenden Angehörigen der französischen Armee oder Marine im Weltkriege ... 98
— Umfang des ... beim neuen Paketzustellamt in München ... 180
— Vereinfachungen und Beschleunigung im Paketdienst .. 206

Seite

Papier. Das Papier ... 10
— Herstellung des ... in der Gegenwart ... 12
— Papierbereitung aus Lumpen, Hadern und Pflanzenfasern durch die Araber und in China ... 11
Papiermaschinen. Mechanische Einrichtungen zur Herstellung von Papier ... 11
Papyrus. Herstellung und Verwendung des ... in Ägypten 10
Personalverhältnisse. Das Personal der französischen Feldpost im Weltkriege von Ende 1914 an ... 100
— der schwedischen Telegraphen- und Fernsprechverwaltung im Jahre 1926 ... 245
— Die Ergebnisse der monatlichen Krankenstatistik der Deutschen Reichspost im Kalenderjahre 1926 ... 145
— Die Reichspost als Arbeitgeberin großen Maßstabs .. 39
— Die wirtschaftliche Verwendung der Arbeitskraft im Postbetrieb ... 235
— Stellung der Postbeamten im französischen gemeinschaftlichen Kassen- und Feldpostdienst während des Weltkrieges ... 75
Personalwesen. Einführung psychotechnischer Eignungsprüfungen und Maßnahmen zur Aus- und Weiterbildung des Personals ... 215
— Ersparnisse in der Personalwirtschaft infolge der Erleichterungen im Verkehr und Betrieb ... 214
Pfandrecht. Anfechtung einer Pfändung wegen Fernsprechgebühren durch den Konkursverwalter des Fernsprechteilnehmers (§ 30 der Konkursordnung) ... 171
— Das Postscheckamt ist berechtigt, das Postscheckguthaben wegen Ungewißheit über die Person des Gläubigers zu hinterlegen, wenn das Guthaben von einem Gläubiger des Postscheckkunden gepfändet und ihm zur Einziehung überwiesen wird, nachdem der Postscheckkunde das Guthaben an eine andere Person abgetreten hatte (§ 4 des PSchG vom 26. März 1914 in der Fassung vom 22. März 1921, RGBl I S. 247; § 372 des BGB) ... 251
Polen. Der Fernsprechverkehr zwischen Deutschland und Polen ... 9
Postabwürfe. Möglichkeit von ... aus Flugzeugen und der Postaufnahme vom Erdboden während des Fluges ... 189
Postanstalten s. unter Verkehrsämter.
Postbeförderung. Die Stadtbriefbeförderung in Hamburg im 19. Jahrhundert ... 243
Postbetrieb beim Hamburger Stadtpostamt 1864 bis 1866 270
— Der äußere Aufbau des gemeinwirtschaftlichen Postbetriebs ... 230
— Die Lehre vom ... als Gegenstand einer Einführungsvorlesung an einer deutschen Handelshochschule ... 229
— Die Leitung des gemeinwirtschaftlichen Postbetriebs... 231
— Die wissenschaftliche Betriebsführung der Deutschen Reichspost ... 234
Postexpeditionen. Erste Einrichtung von ... auf größeren Bahnhöfen ... 299
Postgebäude. Ausbau der räumlichen Verhältnisse beim Briefpostamt in den letzten hundert Jahren ... 332
— Das Hamburger Stadtposthaus ... 241
— Das neue Münchener Paketzustellamt ... 173
— Gestaltung und Lage der Diensträume beim Neubau der Briefzustellabteilung des Postamts Fürth (Bayern) 152
— Grundriß der Abfertigungsabteilung des Paketpostamts in München 3 ... 320
— Rundgang durch das erste Heizkraftwerk der Deutschen Reichspost ... 295
Postgeschichte. Der Hamburg-Danziger (pommersche) Kurs. Ein Beitrag zur Geschichte des Hamburger Botenwesens 14, 48
— Der sächsisch-holländische Postkurs vor 200 Jahren ... 77
— Die erste Telegraphenlinie in Deutschland ... 302
— Die Hamburger Staatspost im 19. Jahrhundert .. 238, 266
— Die Hamburger Stadtbriefbeförderung im 19. Jahrhundert ... 243
— Die Hamburg-Preußische Kommunionpost nach Stettin 50
— Die Provisorische Postverwaltungskommission in Hamburg 1821 bis 1832 ... 239

Seite

Postgeschichte. Die reitende preußische Post von Hamburg nach Stettin ... 51
— Endgültige Übernahme der Stadtpost durch den Hamburger Staat ... 240
— Geschichte der preußisch-deutschen Bahnpost ... 297, 327
— Hundert Jahre Briefpostamt in Berlin C 2 ... 331
— Schwedische Posturkunden aus dem 17. und 18. Jahrhundert ... 79
— Vergleich zwischen Hamburg und Schweden über die Einrichtung einer reitenden Post nach Pommern 49
— Verhandlungen wegen Änderung des Hamburger Postkurses nach Pommern ... 48
Postkurs. Der sächsisch-holländische ... vor 200 Jahren .. 77
Postrecht. An einer städtischen Briefsammel- und -verteilungsstelle dürfen städtische Verwaltungsstellen nicht teilnehmen, die postrechtlich als selbständige Absender und Empfänger anzusehen sind (PG §§ 1, 27). Der Begriff der Privatbeförderungsanstalt des § 2a PG erfordert das Merkmal der Gewerbsmäßigkeit ... 56
— Das Postscheckamt ist berechtigt, das Postscheckguthaben wegen Ungewißheit über die Person des Gläubigers zu hinterlegen, wenn das Guthaben von einem Gläubiger des Postscheckkunden gepfändet und ihm zur Einziehung überwiesen wird, nachdem der Postscheckkunde das Guthaben an eine andere Person abgetreten hatte (§ 4 des PSchG vom 26. März 1914 in der Fassung vom 22. März 1921, RGBl I S. 247; § 372 des BGB) 251
— Gefährdung des in Postdiensträumen verkehrenden Publikums durch Flügeltüren, die mit undurchsichtigem Glase versehen sind ... 169
— Gerichtliche Entscheidungen aus dem Postrecht 56, 169, 251
Postscheckverkehr. Das Postscheckamt ist berechtigt, das Postscheckguthaben wegen Ungewißheit über die Person des Gläubigers zu hinterlegen, wenn das Guthaben von einem Gläubiger des Postscheckkunden gepfändet und ihm zur Einziehung überwiesen wird, nachdem der Postscheckkunde das Guthaben an eine andere Person abgetreten hatte (§ 4 des PSchG vom 26. März 1914 in der Fassung vom 22. März 1921, RGBl I S. 247; § 372 BGB) ... 251
— der europäischen Länder im Jahre 1926 ... 224
— Guthaben der Postscheckkunden in den europäischen Ländern im Jahresdurchschnitt für das Jahr 1926 ... 225
— Vereinfachung des Handbuchungsverfahrens bei den Postscheckämtern ... 207
— Vergleichende Länderübersicht über die Entwicklung des ... der europäischen Länder im Jahre 1926 ... 226
Poststempel (s. a. Aufgabe- und Ausgabestempel) Abstempelung der ankommenden und abgehenden Postsendungen in Hamburg im 19. Jahrhundert ... 268
Postverbindungen der französischen Armeen untereinander im Weltkriege ... 96
Postverkehr der feindlichen Kriegsgefangenen in Frankreich während des Weltkrieges ... 99
— Hundert Jahre Briefpostamt in Berlin C 2 ... 331
Postvertrag zwischen Hamburg und den Vereinigten Staaten von Nordamerika vom 12./30. Juni 1857 ... 267
Postverwaltungskommission. Die Provisorische ... in Hamburg 1821 bis 1832 ... 239
Postwertzeichen. Die ersten Hamburger ... vom Jahre 1859 ab ... 269
Postwesen. Nachweis von Aufsätzen und Mitteilungen über das ... aus der Zeitschriftensammlung der Bücherei und des Wirtschaftsbüros des Reichspostministeriums ... 22, 26, 102, 107, 190, 195, 274, 279
— Verhältnis der Post zu den Eisenbahnen ... 34
Potsdam. Die neuzeitlichen Schalteranlagen des Hauptpostamts in Potsdam ... 1
Preisverteilung. Beteiligung und ... auf dem Telegraphistenwettkampf in Berlin 1922 ... 68, 69, 71
— Beteiligung und ... auf dem Telegraphistenwettkampf in Turin 1911 ... 66
Privatbriefbeförderung. Aufhebung der ... in Berlin am 1. Oktober 1900 ... 332
Privatbeförderungsanstalt. Der Begriff der ... des § 2a PG erfordert das Merkmal der Gewerbsmäßigkeit ... 56

Seite

Rechtsform. Die Rechts- und Wirtschaftsform der Deutschen Reichspost ... 230

Rechtsprechung. Gerichtliche Entscheidungen aus dem Post-, Telegraphen- und Fernsprechrecht sowie aus anderen Rechtsgebieten ... 56, 82, 111, 142, 169, 200, 228, 251, 284, 304, 333

Registraturwesen. Neuordnung des ... der Deutschen Reichspost ... 203

Reichsbeihilfen für die Einrichtung von Luftverkehrslinien 181

Reichs-Rundfunk-Gesellschaft. Stand der ... auf der 4. Großen Deutschen Funkausstellung Berlin ... 260

Reitpost. Die reitende preußische Post von Hamburg nach Stettin ... 51

— Vergleich zwischen Hamburg und Schweden über die Einrichtung einer reitenden Post nach Pommern ... 49

Richtlinien für die Führung der Wirtschaftspolitik der Deutschen Reichspost ... 201

Rohrpostkraftwerk im Maschinensaal des ersten Heizkraftwerks der Deutschen Reichspost ... 296

Rundfunk. Bildung der europäischen Union Internationale de Radiophonie in Genf ... 52

— Der neue Rundfunkwellenplan ... 52

— Der schwedische ... im Jahre 1926 ... 248

— Die 4. Große Deutsche Funkausstellung Berlin (vom 2. bis 11. September 1927) ... 253

— Entwicklung der Rundfunk-Teilnehmerzahlen in Deutschland von 1923 bis 1927 (bildliche Darstellung auf der 4. Großen Deutschen Funkausstellung Berlin) ... 263

— Entwicklung des ... und seine Bedeutung ... 36

— Ist der Anschluß anderer Haushalte an eine Rundfunkempfangsanlage ohne besondere Genehmigung der Deutschen Reichspost strafbar? (§ 9 der Rundf.-Bek. v. 24. 8. 1925, AmtsblVf Nr. 490 S. 443) ... 333

— Lautsprecher auf der 4. Großen Deutschen Funkausstellung Berlin ... 255

— Rechtslage beim Zusammentreffen eines Rundfunkluftleiters mit einer Starkstromanlage (§ 12 des TG vom 6. April 1892 — RGBl S. 467/7. März 1908 — RGBl S. 79) ... 284

— Übersicht der Opernübertragung auf den Rundfunksender in Witzleben auf der 4. Großen Deutschen Funkausstellung Berlin ... 258

Rundfunkverleihung. Bau zweier Funkempfangsanlagen auf Grund einer einzigen ... (§ 1 der Funkverordnung vom 8. März 1924 — RGBl I S. 273 — § 8 der Rundfunkbekanntmachung vom 24. August 1925 — Amtsbl. des RPM S. 443) ... 171

— Zur Frage der Strafbarkeit des Rundfunkteilnehmers, der nach Erlöschen seiner Rufunkgenehmigung die Anlage nicht mehr benutzt, aber nicht beseitigt (§ 19 der Rundfunkbekanntmachung vom 24. August 1925 — Amtsbl des RPM S. 443 —, §§ 1, 2 der Funkverordnung vom 8. März 1924 — RGBl I S. 273) ... 172

Rußland. Der Luftpostverkehr im Sowjetstaat ... 219

Rutschen zur Weiterleitung der Pakete an die Feinverteilungsstellen im Paketpostamt München 3 ... 326

Sachkosten. Beteiligung der Vielsprecher und Wenigsprecher an der Aufbringung der sächlichen Kosten der Fernsprechanschlüsse (Grundgebühr) ... 116

Sachsen. Der sächsisch-holländische Postkurs vor 200 Jahren 77

Salzgehalt. Neue Lehren über den ... der Meere ... 319

Sammelheizung. Geringer Wirkungsgrad der üblichen ... mit gußeisernen Gliederkesseln ... 293

Schadensersatz. Haftung der Unternehmer von Starkstromanlagen für mangelhafte Isolierung ihrer Leitungen ... 307

— Zur Auslegung des § 12 des Unfallfürsorgegesetzes (UfG) vom 18. Juni 1901 (RGBl S. 211) ... 305

— Zur Frage der Haftung der Deutschen Reichspost für Schäden, die durch schadhafte Schalteranlagen verursacht werden ... 142

— Zur Frage der Haftung der Deutschen Reichspost für Unfälle in Postdienstäumen ... 200

Schalteranlagen. Die neuzeitlichen ... des Hauptpostamts in Potsdam ... 1

— Zur Frage der Haftung der Deutschen Reichspost für Schäden, die durch schadhafte ... verursacht werden .. 142

Seite

Schalterdienst. Vereinfachungen im ... 205

Schiffsbriefe. Behandlung der ... bei der Hamburger Staatspost im 19. Jahrhundert ... 266

Schiffahrt. Die ersten Postdampfschiffsverbindungen von Hamburg im 19. Jahrhundert ... 266

— Die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Vergangenheit und Gegenwart ... 159

— Innere Einrichtung der neuesten Zweischrauben-Turbinenschnelldampfer der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft ... 165

— Schiffsbestand der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft im Jahre 1914 ... 162

Schnelldampferdienst. Wiederaufbau des ... der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft nach dem Weltkriege ... 162

Schreibzimmer der neuzeitlichen Schalteranlagen des Hauptpostamts in Potsdam ... 2

Schriftwerke. ..., 18, 53, 80, 102, 140, 166, 190, 227, 251, 274, 303, 333

Schweden. Das schwedische Telegraphen- und Fernsprechwesen im Jahre 1926 ... 244

— Der Fernsprechverkehr zwischen Deutschland und Schweden ... 9

— Schwedische Posturkunden aus dem 17. und 18. Jahrhundert ... 79

— Vergleich zwischen Hamburg und ... über die Einrichtung einer reitenden Post nach Pommern ... 49

Schweiz. Der Fernsprechverkehr zwischen Deutschland und der Schweiz ... 9

— Der Luftpostverkehr in der Schweiz ... 221

Segelschiffe. Die ersten regelmäßigen ... Hamburger Firmen nach Südamerika ... 159

— Wiederaufnahme der Hamburg-Südamerikanischen Schiffahrt nach dem Weltkriege mit Segelschonern ... 162

Seine-Bank. Feststellung der ... in der Nähe der Azoren durch Kabelschiffe ... 312

Selbstkosten. Wirtschaftliche Lage und ... des Fernsprechwesens ... 127

Sorgfaltspflicht des Kassenverwalters. Kein Ausgleich zwischen Mehr- und Minderbeträgen bei nicht erkennbarem Zusammenhang ... 57

Spanien. Der Luftpostverkehr in Spanien ... 221

Sparmaßnahmen. Vereinfachungs- und ... der Deutschen Reichspost ... 201

— Vereinfachungs- und ... der Deutschen Reichspost organisatorischer Art ... 202

Speditionsämter. Einzelheiten über die ersten ... und die von ihnen befahrenen Strecken ... 300

Speisepumpen zur Versorgung der Kessel mit Betriebswasser im ersten Heizkraftwerk der Deutschen Reichspost 296

Staatspost. Die Hamburger ... im 19. Jahrhundert 238, 266

— Übergang der Hamburger ... an den Norddeutschen Bund ... 271

Stadtpost. Die Hamburger ... während der Franzosenzeit 238

— Endgültige Übernahme der ... durch den Hamburger Staat ... 240

Stadtpostamt. Einrichtung eines ..., des späteren Briefpostamts, von 1871 an ... 332

Stadtpostexpeditionen. Einrichtung von ... in Berlin vor hundert Jahren ... 331

Starkstromanlagen. Haftung der Unternehmer von ... für mangelhafte Isolierung ihrer Leitungen ... 307

— Rechtslage beim Zusammentreffen eines Rundfunkluftleiters mit einer ... (§ 12 des TG vom 6. April 1892 — RGBl S. 467/7. März 1908 — RGBl S. 79) ... 284

Statistik. Das schwedische Telegraphen- und Fernsprechwesen im Jahre 1926 ... 244

— Die Entwicklung des Luftpostverkehrs auf den Deutschen Verkehrslinien von 1919 bis 1926 ... 216

— Die Ergebnisse der monatlichen Krankenstatistik der Deutschen Reichspost im Kalenderjahre 1926 ... 145

— Postscheckverkehr der europäischen Länder im Jahre 1926 ... 224

— Vergleich des für das Kalenderjahr 1926 berechneten Krankenstandes mit dem Ergebnis früherer Jahre ... 146

— Verhältnis der Krankentage zu den Arbeitstagen (Krankenstand) im Kalenderjahr 1926 nach Oberpostdirektionsbezirken geordnet ... 148

Seite

Steigebänder. Gestaltung der ... bei der Förderanlage in der Abfertigungsabteilung des Paketpostamts München 3 ... 322
— zur Paketbeförderung beim neuen Paketzustellamt in München ... 177
Straßenbahn. Benutzung von Einsatzpostkarren bei der Paketbeförderung mit der ... in München ... 175
Straßenbahnbetrieb. Beseitigung der durch den ... verursachten Funkempfangsstörungen ... 101
Südamerika. Die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Vergangenheit und Gegenwart ... 159

Tarife siehe unter Gebührenwesen.
Teilnehmerrecht. Kein Anspruch des Teilnehmers auf Eintragung in das Fernsprechbuch in bestimmter Form ... 83
Telegrammverkehr. Einnahmen aus dem schwedischen ... im Jahre 1926 ... 246
— Telegramme für das französische Feldheer im Weltkriege 99
Telegraphenbau. Das schwedische Leitungsnetz im Jahre 1926 ... 248
— Die erste Telegraphenlinie in Deutschland ... 302
— 50 Jahre Telegraphenkabelnetz ... 85
— Keine Gefährdungshaftung der Reichspost für Unfälle des Publikums beim ... auf öffentlichen Verkehrswegen; Haftung nur nach §§ 823, 831 BGB ... 143
— Leitungslänge der Hauptanschlüsse im Fernsprechwesen 129
— Maßnahmen zum Schutze der unterirdischen Telegraphenkabel ... 89
— Vereinfachungen im ... zur Herabsetzung der Baukosten ... 208
— Verringerung der Lagerhaltung von Telegraphenbauzeug und -baugerät ... 212
— Weiterer Ausbau des vorhandenen Kabelnetzes vom Jahre 1883 an ... 87
— Zeitlicher Ausbau des Telegraphenkabelnetzes ... 86
Telegraphenrecht. Elektrizitätswerke sind keine »Transportanstalten« im Sinne des § 3 Abs. 1 Ziffer 2 des Telegraphengesetzes ... 82
— Gerichtliche Entscheidungen aus dem Telegraphenrecht 82, 143
— Rechtslage beim Zusammentreffen eines Rundfunkluftleiters mit einer Starkstromanlage (§ 12 des TG vom 6. April 1892 — RGBl S. 467/7. März 1908 — RGBl S. 79) ... 284
— Zur Haftung der Deutschen Reichspost für Unfälle infolge Reißens einer Fernsprechleitung (§ 831 BGB) ... 228
Telegraphenwegegesetz. Keine Gefährdungshaftung der Reichspost für Unfälle des Publikums beim Telegraphenbau auf öffentlichen Verkehrswegen; Haftung nur nach §§ 823, 831 BGB ... 143
Telegraphenwesen. Bedeutung des Telegraphen als Schnellnachrichtenmittel ... 35
— Betriebszustand des Telegraphenkabelnetzes nach dem Stande vom Dezember 1926 ... 91
— Das schwedische ... im Jahre 1926 ... 244
— Die optische Telegraphenstation im Hamburger Stadtposthaus ... 242
— Draht- und funktelegraphische Verkehrsmittel auf der Fischereiwirtschaftlichen Ausstellung in Kiel ... 249
— 50 Jahre Telegraphenkabelnetz ... 85
— Inbetriebnahme der ersten elektrischen Telegraphenlinie in Deutschland ... 302
— Kabeltelegraphie und Meereskunde ... 285, 309
— Nachweis von Aufsätzen und Mitteilungen über das ... aus der Zeitschriftensammlung der Bücherei und des Wirtschaftsbüros des Reichspostministeriums 22, 29, 102, 108, 190, 197, 274, 281
— Verbesserungen in der Telegraphentechnik ... 210
— Vereinfachungen im Telegraphenbetrieb ... 207
Telegraphistenwettkämpfe. Die ... von 1897 bis 1927 61
Tiefseelote. Bauart der Lotmaschine von Le Blanc ... 292
— Das ... von Brooke im Jahre 1854 ... 290
— Die bis 1850 in Gebrauch befindlichen ... und ihre Mängel ... 289
— Einrichtung des ersten ... von Cusanus ... 286
— Thomsons Drahtlotmaschine von 1872 ... 291
— Verbesserungen der Lotmaschine von Sigsbee ... 292
— Vorzüge der neusten »Lucas-Lotmaschine« ... 292

Seite

Tiefseelotungen. Die ersten erfolgreichen ... im 19. Jahrhundert ... 287
— Ergebnisse der neusten Tiefseelotungen ... 309
— Ergebnisse der ... im Indischen Ozean ... 314
— Ergebnisse der ... im Stillen Ozean ... 315
— Kabeltelegraphie und Meereskunde ... 285, 309
— Nachrichten über ... im Altertum ... 286
— Nachrichten über ... im Mittelalter ... 286
— Reiseweg der Kabel- und Vermessungsschiffe »Dacia« und »International« vor der marokkanischen Küste ... 312
— Wertvolle Anregungen aus den Bodenproben usw. der ... für die Zoologie ... 316
Transportanstalten. Elektrizitätswerke sind keine ... im Sinne des § 3 Abs. 1 Ziffer 2 des Telegraphengesetzes .. 82
Tschechoslowakei. Der Fernsprechverkehr zwischen Deutschland und der Tschechoslowakei ... 10
— Der Luftpostverkehr in der Tschechoslowakei ... 221
Turmrutschen beim neuen Paketzustellamt in München 177
Tuscarora-Tiefe. Die ... im Stillen Ozean ... 315

Übersichtsplan des Telegraphenkabelnetzes nach dem Stande vom Januar 1927 ... 92, 93
Unfälle. Haftung der Unternehmer von Starkstromanlagen für mangelhafte Isolierung ihrer Leitungen ... 307
— Umfang der ... im Flugverkehr ... 185
— Zur Auslegung des § 12 des Unfallfürsorgegesetzes (UfG) vom 18. Juni 1901 (RGBl S. 211) ... 305
— Zur Frage der Haftung der Deutschen Reichspost für ... in Postdiensträumen ... 200
— Zur Haftung der Deutschen Reichspost für ... infolge Reißens einer Fernsprechleitung (§ 831 BGB) ... 228
Unfallentschädigung. Gefährdung des in Postdiensträumen verkehrenden Publikums durch Flügeltüren, die mit undurchsichtigem Glase versehen sind ... 169
— Keine Gefährdungshaftung der Reichspost für Unfälle des Publikums beim Telegraphenbau auf öffentlichen Verkehrswegen; Haftung nur nach §§ 823, 831 BGB 143
Ungarn. Der Fernsprechverkehr zwischen Deutschland und Ungarn ... 10
— Der Luftpostverkehr in Ungarn ... 221
Unterschlagung. Eigenmächtige Gehaltsvorschüsse gelten als Amtsunterschlagung ... 170
— Paketkarten sind Urkunden im Sinne des § 348 Abs. 2 StGB ... 170
Urheberrecht. Das amtliche Fernsprechbuch (§ 14 der Fernsprechordnung vom 21. Juni 1924, Amtsbl. des RPM 1924 S. 371) ist ein urheberrechtlich geschütztes Werk; Nachdruck ist strafbar ... 59
Urkunden. Paketkarten sind ... im Sinne des § 348 Abs. 2 StGB ... 170
— Schwedische Posturkunden aus dem 17. und 18. Jahrhundert ... 79
Urteile s. unter Gerichtliche Entscheidungen.

Verbrauchsgegenstände. Die Reichspost als Abnehmerin von Verbrauchsgegenständen ... 38
Vereinfachungsmaßnahmen der Deutschen Reichspost ... 201
— der Deutschen Reichspost organisatorischer Art ... 202
Vereinigte Staaten von Amerika. Der Luftpostverkehr in den Vereinigten Staaten von Amerika ... 220
— Postvertrag zwischen Hamburg und den ... vom 12./30. Juni 1857 ... 267
Verkehrsämter. Die schwedischen Telegraphen- und Fernsprechanstalten im Jahre 1926 ... 245
— Einrichtung von Postanstalten auf den deutschen Flughäfen ... 189
— Umwandlung und Zusammenlegung von ... und einzelner Dienststellen ... 203
Verkehrseinrichtungen. Die örtlichen ... der Post ... 236
Verkehrslehre. Die ... der Deutschen Reichspost ... 236
— Verkehrsgestaltung durch die Deutsche Reichspost ... 237
— Verkehrsleistungen der Deutschen Reichspost als Beförderungsanstalt ... 236
Verkehrsnetz. Das ... der Deutschen Reichspost ... 231
Verordnungen. Die Funkverordnung vom 8. März 1924 (RGBl I S. 273) ist rechtsgültig und noch in Geltung 84
Verteilerturbine. Einrichtung der ... beim neuen Paketzustellamt in München ... 176

Seite

Verteilungsstelle. An einer städtischen Briefsammelstelle und ... dürfen städtische Verwaltungsstellen nicht teilnehmen, die postrechtlich als selbständige Absender und Empfänger anzusehen sind (PG §§ 1, 27). Der Begriff der Privatbeförderungsanstalt des § 2a PG erfordert das Merkmal der Gewerbsmäßigkeit ... 56

Vertrag. Allgemeine Luftpostbedingungen zwischen der Deutschen Reichspost und der Deutschen Lufthansa AG 182

Verwaltungsrat der DRP. Zusammensetzung des Verwaltungsrats der DRP ... 33

— Zuständigkeit des Verwaltungsrats der DRP ... 34

Volta, Alexander, (1827 bis 1927), ein Lebensbild ... 272

Vorsatz. Zum Begriff des ... bei Verletzung der Funkverordnung. Zur Anwendung des § 2 der Funkverordnung ist die Feststellung, daß eine Absicht bestanden habe, Gebühren zu hinterziehen, nicht erforderlich ... 112

Vorsortierraum. Briefeinverteilstelle im ... beim Postamt Fürth (Bayern) ... 154

Vorverteilgerät für Langbriefe beim Postamt Fürth (Bayern) ... 154

Vulkanausbrüche. Anzeichen untermeerischer ... in den Bodenproben der Tiefseelotungen ... 312

Wagenmeister. Der Feldpostdienst der französischen ... im Weltkriege ... 97

Wagenpark der französischen Feldpost im Weltkriege ... 73

Weltkrieg. Abtretung unterirdischer Telegraphenlinien an fremde Verwaltungen durch den Versailler Friedensvertrag ... 87

— Der französische Feldpostdienst im ... nach der Umstellung ... 76

— Die französische Feldpost 1914 bis 1919 ... 72, 94

— Einfluß des ... auf die Entwicklung des Briefpostamts 332

— Ordnung der französischen Feldpost während der ersten Zeit im Weltkriege ... 73

— Postverkehr der feindlichen Kriegsgefangenen in Frankreich ... 99

— Versendungsgegenstände des französischen Feldpostverkehrs während des Weltkrieges ... 94

— Vorkehrungen der französischen Heeresleitung zur Geheimhaltung der militärischen Maßnahmen ... 98

— Wiederaufbau des Schnelldampferdienstes der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft nach dem Weltkriege ... 162

Welttelegraphenvertrag. Der Fernsprechverkehr nach dem Auslande in den Ausführungs-Übereinkünften zum ... vom 10./22. Juli 1875 ... 5

Werbekraftwagen der Reichs-Rundfunk-Gesellschaft auf der 4. Großen Deutschen Funkausstellung Berlin ... 260

Werdegang von Alexander Volta ... 272

Seite

Wertbriefe. Briefe mit Geld und Geldeswert beim Hamburger Stadtpostamt 1864 bis 1866 ... 270

Wertsendungen. Bearbeitung der ... beim neuen mechanisierten Paketzustellamt in München ... 178

Wertzeichen. Ausgabe besonderer Luftpostmarken für den Flugverkehr ... 188

Wettstreit. Der dritte internationale Telegraphistenwettstreit in Berlin 1922 ... 67

— Der erste internationale Telegraphistenwettkampf in Como 1899 ... 63

— Der nationale belgische Telegraphistenwettstreit in Brüssel von 1897 ... 62

— Der zweite internationale Telegraphistenwettkampf in Turin 1911 ... 64

— Die Telegraphistenwettkämpfe von 1897 bis 1927 ... 61

Wirtschaft. Die neuzeitlichen Wirtschaftsbestrebungen der Deutschen Reichspost ... 41

— Die Stellung der Deutschen Reichspost in der 33

Wirtschaftsform. Die Rechts- und ... der Deutschen Reichspost ... 230

Wirtschaftslage. Wirtschaftliche Lage und Selbstkosten des Fernsprechwesens ... 127

Wirtschaftspolitik. Richtlinien für die Führung der ... der Deutschen Reichspost ... 201

Zeitungsverkehr. Bestimmungen über die Zulassung von Luftpostzeitungen ... 187

Zeitungsverteilfächer. Die neuen ... beim Postamt Fürth (Bayern) ... 156

Zeitungswesen. Vereinfachungen im Zeitungsdienst ... 206

Zonenbildung. Vereinbarungen über die ... im Fernsprechverkehr Deutschlands mit dem Auslande ... 45

Zoologie. Anregungen für die ... aus den Bodenproben usw. der Tiefseelotungen ... 316

Zurruhesetzung. Entscheidung über dauernde Dienstunfähigkeit und ... eines Beamten erfolgt lediglich durch die vorgesetzte Dienstbehörde, sie ist den ordentlichen Gerichten entzogen ... 306

— Verfahren bei der zwangsweisen Versetzung eines Beamten in den Ruhestand (§ 68 Abs. 1 RBG) ... 335

Zuständigkeitsordnung. Neureglung der Zuständigkeit der einzelnen Dienststellen (Dezentralisation) ... 202

Zustelldienst beim Hamburger Stadtpostamt im 19. Jahrhundert ... 271

— Einzahlungsschalter der Zusteller für Zeitungsgelder und Rundfunkgebühren beim Postamt Fürth (Bayern) 159

— in Berlin in den letzten hundert Jahren ... 331

— Vereinfachungen im Zustelldienst ... 205

Zwangspensionierungsverfahren gegen einen unkündbar angestellten Beamten, der vor Vollendung des 10. Dienstjahres dauernd dienstunfähig wird (§ 68 Abs. 1 RBG) .. 335

10283. 27. III.

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 079419146